

## **Regeringens proposition**

**1984/85: 6**

**med förslag till lag om ändring i lagen (1976: 633) om kungörande av lagar och andra författningar, m. m.;**

beslutad den 17 maj 1984.

Regeringen förelägger riksdagen vad som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll för de åtgärder och ändamål som framgår av föredragandens hemställan.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

CURT BOSTRÖM

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås regeringen få bemyndigande att föreskriva att en myndighets beslut om högsta tillåtna färdhastighet inte behöver kungöras enligt lagen (1976: 633) om kungörande av lagar och andra författningar. Vidare föreslås att tingsrätterna i fortsättningen skall vara sista instans vid prövning av beslut om felparkeringsavgifter enligt lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift. Slutligen förordas att verkställigheten av riksdagens beslut om mopedregistrering får anstå.

## 1 Förslag till

## Lag om ändring i lagen (1976: 633) om kungörande av lagar och andra författningar

Härigenom föreskrivs att 2 och 9 §§ lagen (1976: 633) om kungörande av lagar och andra författningar<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 2 §

I fråga om andra författningar än lagar gäller att 4–9 §§ inte tillämpas på en författning

1. som på grund av sekretesslagen (1980: 100) inte får lämnas ut till envar eller

2. som endast reglerar en statlig myndighets inre förhållanden eller förhållandet mellan statliga myndigheter inbördes, förutsatt att författningen inte innehåller något som kan vara av väsentligt intresse för utomstående eller för berörda arbetstagares eller uppdragstagares rättsställning.

Regeringen får föreskriva att lokala trafikföreskrifter inte behöver kungöras på det sätt som anges i 9 §.

Regeringen får föreskriva *dels* att lokala trafikföreskrifter inte behöver kungöras på det sätt som anges i 9 §. *dels att föreskrifter om högsta tillåtna färdhastighet inte behöver kungöras på det sätt som anges i 6 §.*

## 9 §

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1982: 1254.

## 2 Förslag till

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

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

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

#### 1 §<sup>2</sup>

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

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

10. registrering eller annan kontroll av fordon,

*11. skyldighet för kommunerna att tillhandahålla föreskrifter och andra uppgifter som rör förhållandena i trafiken,*

*12. riksfärdtjänst.*

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelse som avses i första stycket 3, 9 eller 10. Regeringen bemyndigas också att besluta föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning och avgifter för tillstånd enligt första stycket 5.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1978: 233.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1982: 167.

### 3 Förslag till

#### Lag om ändring i lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift

Härigenom föreskrivs att 1, 3, 4, 10 och 11 §§ lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

1 §<sup>2</sup>

Regeringen får förordna att denna lag skall tillämpas i fråga om överträdelser av föreskrifter som rör parkering eller stannande av

1. fordon som är upptagna i bilregistret eller motsvarande utländska register,
2. fordon som är upptagna i det militära fordonsregistret, eller
3. fordon som brukas med stöd av saluvagns-, turistvagns-, exportvagns- eller interimslicens, om överträdelsen inte är belagd med straff.

*Vad som sägs i lagen om ägare av fordon gäller, i fråga om fordon som brukas med stöd av licens som anges i 3, licensinnehavaren.*

3 §

Regeringen får ange det högsta och det lägsta belopp som felparkeringsavgifter får fastställas till. Beloppen får därvid varieras med hänsyn till skilda slag av parkeringsöverträdelser. Att beloppet höjs i vissa fall framgår av 6 § andra stycket.

*I de kommuner som svarar för trafikövervakning enligt lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning fastställer kommunfullmäktige felparkeringsavgiftens belopp. I andra kommuner fastställs beloppet av länsstyrelsen.*

*Avgiftens belopp fastställs av regeringen eller den myndighet eller kommun som regeringen bestämmer.*

4 §

*Den som när överträdelsen skedd var antecknad som fordonets ägare i register som avses i 1 § är ansvarig för att felparkeringsavgiften betalas. Detta gäller dock ej om omständigheterna gör det sannolikt att fordonet har frånhänts honom genom brott.*

*Fordonets ägare ansvarar för att felparkeringsavgiften betalas. Ägaren ansvarar dock inte om omständigheterna gör det sannolikt att fordonet frånhänts honom genom brott.*

*Med fordonets ägare avses*  

1. den som när överträdelsen skedd var antecknad som fordonets ägare i något av de register som avses i 1 § 1 eller 2 eller

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1981: 142.

<sup>2</sup> Ändringen innebär att andra stycket upphävs.

*Nuvarande lydelse*

*Mot beslut enligt 9 § som innebär att betalningsansvaret undanröjts får talan ej föras.*

*Talan mot annat beslut enligt 9 § föres genom besvär hos den tingsrätt inom vars domkrets överträdelserna har ägt rum. Vid prövning av besvären tillämpas lagen (1946: 807) om handläggning av domstolsärenden om ej annat anges i denna lag. Därvid gäller i fråga om besvär vad i den lagen sägs om ansökan. Besvär skall dock alltid anföras skriftligen.*

*Talan mot tingsrätts beslut föres genom besvär i hovrätten.*

*Mot hovrätts beslut får talan ej föras.*

*I tingsrätt och hovrätt för allmän åklagare det allmännas talan.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985. I fråga om överträdelser som skett före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

*Föreslagna lydelse*

*2. i fråga om fordon som brukas med stöd av licens som anges i 1 §*  
*3. den som vid samma tid innehade licensen.*

10 §<sup>3</sup>

*Beslut enligt 9 § som innebär att betalningsansvaret undanröjts får inte överklagas.*

*Andra beslut enligt 9 § får överklagas genom besvär hos den tingsrätt inom vars domkrets överträdelserna har ägt rum. Vid prövning av besvären tillämpas lagen (1946: 807) om handläggning av domstolsärenden om ej annat anges i denna lag. Därvid gäller i fråga om besvär vad i den lagen sägs om ansökan. Besvär skall dock alltid anföras skriftligen.*

*Tingsrätts beslut får inte överklagas.*

## 11 §

*Vid tingsrätten för allmän åklagare det allmännas talan.*

<sup>3</sup> Ändringen innebär bl. a. att fjärde stycket upphävs.

Utdrag  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1984-05-17

**Närvarande:** statsministern Palme, ordförande, och statsråden Lundkvist, Sigurdsen, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Andersson, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Thunborg, Wickbom

**Föredragande:** statsrådet Boström

**Proposition med förslag till lag om ändring i lagen (1976: 633) om kungörande av lagar och andra författningar, m. m.**

---

## 1 Inledning

I en framställning den 6 december 1983 till regeringen har trafiksäkerhetsverket, TSV, hemställt om sådana författningsändringar att verkets föreskrifter om högsta tillåtna hastighet inte skall behöva kungöras i verkets författningssamling. Jag avser nu att behandla de frågor om ändring bl. a. i lagen (1976: 633) om kungörande av lagar och andra författningar som TSV:s framställning aktualiserat. Jag vill också i sammanhanget aktualisera en smärre ändring i samma lag med anledning av skogsvårdsstyrelsernas förstatligande. Vidare anhåller jag om att få ta upp vissa frågor om ändring i lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift och om registrering av mopeder.

## 2 Lagen om kungörande av lagar och andra författningar

### 2.1 Trafiksäkerhetsverkets framställning

Enligt 64 § vägtrafikkungörelsen (1972: 603, omtryckt 1978: 1000, ändrad senast 1984: 78), VTK, är högsta tillåtna färdhastigheten inom tätbebyggt område 50 km/tim. Enligt 65 § första stycket VTK är högsta tillåtna hastigheten utom tätbebyggt område 70 km/tim. I 65 § andra stycket har dock TSV fått bemyndigande att besluta att den högsta tillåtna hastigheten skall vara 90 eller 110 km/tim, eller på motorväg 90, 110 eller 130 km/tim.

Särskilda föreskrifter om färdhastighet kan också meddelas genom lokala trafikföreskrifter. Enligt 147 och 148 §§ VTK får kommunen och, i fråga om vägar som är avsedda för genomfartstrafik, länsstyrelsen medde-

la föreskrifter om färdhastighet med avvikelse från 64 § eller med begränsning till lägre hastighet än som följer av bl.a. 65 § eller beslut som har meddelats med stöd av 65 §.

Hur beslut enligt 65 eller 147 § VTK skall tillkännages finns det bestämmelser om i vägmärkesförordningen (1978:1001, ändrad senast 1984:79), VMF, VTK och lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar (omtryckt 1982:1254, ändrad senast 1984:211), kungörandelagen.

I 6 § VMF föreskrivs att såväl lokala trafikföreskrifter som andra beslut om hastighetsbegränsningar skall tillkännages med vägmärken.

Enligt kungörandelagen skall författningar som beslutas av en central förvaltningsmyndighet under regeringen kungöras i författningssamling som myndigheten enligt regeringens beslut låter utge. Om en författning har geografiskt begränsad giltighet kan myndigheten besluta att författningen i stället skall kungöras i berörda läns författningssamling, 6 §. En författning som beslutas av länsstyrelsen skall enligt 9 § kungöras i länets författningssamling. Regeringen får dock enligt 2 § andra stycket föreskriva att lokala trafikföreskrifter inte behöver kungöras på det sätt som anges i 9 §.

Lokala trafikföreskrifter skall enligt 152 § VTK tas in i en särskild liggare som förs av kommunen. Lokala trafikföreskrifter som inte tillkännages med vägmärken skall därutöver kungöras i författningssamling, 152 § innehåller också bestämmelser om berörda myndigheters skyldighet att särskilt underrätta varandra. Slutligen skall länsstyrelsen enligt 157 § VTK före mars månads utgång varje år utfärda en kungörelse om vägar och lokala trafikföreskrifter inom länet. Kungörelsen skall införas i länets författningssamling.

I enlighet med de bestämmelser jag nu har redogjort för tillkännages både TSV:s beslut enligt 65 § VTK och lokala trafikföreskrifter med hastighetsbestämmelser med vägmärken, TSV:s beslut kungörs därutöver i verkets författningssamling, TSVFS, medan de lokala trafikföreskrifterna tas in i kommunens liggare.

Den nu beskrivna ordningen för att tillkänna lokala trafikföreskrifter infördes 1978. I samband med att riksdagen behandlade propositionen om vissa kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågor (prop. 1977/78:81) tog trafikutskottet upp frågan om kungörandet av lokala trafikföreskrifter (TU 1977/78:20). Utskottet redogjorde inledningsvis för en framställning från bl.a. länsstyrelsernas organisationsnämnd om att lokala trafikföreskrifter som tillkännages med vägmärken inte skulle behöva kungöras i länets författningssamling. Utskottet konstaterade härefter bl.a. att föreskrifterna skall tas in i en särskild liggare och i länsstyrelsens årskungörelse samt antingen utmärkas med vägmärken eller kungöras i ortstidning. Mot bakgrund härav fann utskottet att det dåvarande kungörelseförfarandet i länets författningssamling starkt kunde ifrågasättas. På utskottets hemställan an-

tog sedermera riksdagen en ändring i 2 § kungörandelagen som innebar att regeringen bemyndigades att i vissa fall föreskriva undantag från 9 § (rskr 1977/78: 226).

I en framställning till regeringen den 6 december 1983 har TSV hemställt att sådana författningsändringar genomförs att verkets beslut enligt 65 § andra stycket VTK kan behandlas på samma sätt som kommunernas och länsstyrelsernas beslut om lokala trafikföreskrifter. Verket har anfört bl. a. följande.

Besluten om hastighetsgränser som verket meddelar med stöd av 65 § VTK kungörs alltsedan lagen om kungörande av lagar och andra författningar tillkom år 1977 i TSVFS. Sedan 1977 har besluten ändrats ett stort antal gånger på grund av att nya vägar tillkommit eller gamla byggts om. Varje ändringsbeslut har föranlett en ny författning. Fram till den 1 september 1983 har sammanlagt 327 författningar med hastighetsbestämmelser införts i TSVFS. – Genom att hastighetsbesluten tas in i TSVFS får de onödigt stor spridning – en prenumerant i norra Sverige får också besluten som avser södra Sverige och vice versa. Det är givetvis möjligt att distribuera besluten mer differentierat. En differentierad distribution blir dock administrativt tungarbetad. – Den enda skillnaden mellan de beslut om färdhastighet som TSV meddelar och de som meddelas av länsstyrelsen är att verkets beslut verkar höjande och länsstyrelsens sänkande. Denna skillnad motiverar inte olikheterna i kungörelseförfarandet. Om verkets framställning skulle bifallas, behöver förutom berörda kommuner endast den som svarar för väghållningen underrättas särskilt. Detta skulle innebära en väsentlig administrativ förenkling.

## 2.2 Föredraganden

Likheten mellan de beslut som trafiksäkerhetsverket fattar enligt 65 § VTK och de som kommuner och länsstyrelser fattar om lokala trafikföreskrifter om färdhastighet är mycket stor. Rättsverkningarna av de båda typerna av beslut är desamma.

Den omständigheten att de lokala trafikföreskrifter som tillkännages med vägmärken inte kungörs i någon författning har såvitt känt inte vållat några problem från rättssäkerhetssynpunkt. Detta är, enligt min mening, inte särskilt förvånande. Allmänhetens behov av information om gällande hastighetsbegränsningar torde nämligen tillgodoses genom vägmärkena. Har ett beslut om färdhastighet inte utmärkts med vägmärke på föreskrivet sätt kan straffrättslig påföljd inte utgå för den som överskridit den beslutade hastigheten (167 § VTK). Berörda myndigheters – främst polis och väghållare – behov av särskild information om hastighetsbesluten kan tillgodoses både säkert och enkelt på annat sätt än genom att besluten kungörs i författning. Det är också uppenbart att TSV:s administrativa rutiner med hastighetsbesluten kan förenklas väsentligt om besluten inte

behöver kungöras i författning. Jag föreslår därför att TSV:s framställning bifalls. Ett bifall till framställningen förutsätter att regeringen får ett bemyndigande att föreskriva undantag från 6 § kungörandelagen i fråga om beslut om tillåten färdhastighet.

Min tanke är alltså att hastighetsbesluten enligt 65 § VTK skall inlemmas i det system för tillkännagivande som gäller för lokala trafikföreskrifter. Lokala trafikföreskrifter skall, som jag tidigare nämnt, tas in i en särskild liggare som kommunerna för. Förslaget medför därför vissa nya arbetsuppgifter för kommunerna, eftersom också TSV:s beslut avses bli intagna i liggaren. Regeringen har i lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer (omtryckt 1978: 233, ändrad senast 1982: 167), bemyndigandedelagen, tillerkänts en rad befogenheter på trafiklagstiftningens område. Något direkt bemyndigande att föreskriva skyldighet för kommunerna att föra liggare över trafikföreskrifter har emellertid inte lämnats. Jag förordar att regeringen nu får ett sådant bemyndigande. Ett sådant bemyndigande bör formuleras så att inte den nuvarande formen för att tillhandahålla uppgifter låses. I sammanhanget vill jag också framhålla att det måste ankomma på TSV att utforma sina beslut så att de nya arbetsuppgifterna inte blir betungande för kommunerna.

Om det förslag som jag nu lägger fram leder till lagstiftning, avser jag att återkomma till regeringen med förslag till följdändringar i VTK.

Riksdagen har godkänt riktlinjer för den fortsatta verksamheten med riksfärdtjänst (se prop. 1983/84:100 bil. 8, TU 1983/84:23, rskr 1983/84:289) som innebär bl. a. att ersättning kan lämnas till den som svarar för befordran av personer som har tillstånd att anlita riksfärdtjänst. För att det inte i något hänseende skall råda tvekan om regeringens kompetens att meddela de föreskrifter som behövs föreslår jag ett tillägg (p. 12) i 1 § bemyndigandelagen med den lydelse som framgår av förslaget till lag om ändring i denna lag.

Avslutningsvis vill jag anmäla, att vägverket och länsstyrelsernas organisationsnämnd, LON, i en gemensam framställning till regeringen den 26 mars 1984 föreslagit vissa ändringar i VTK. De ändringar som föreslås avser huvudsakligen befogenheten att fatta beslut om lokala trafikföreskrifter, men också att besluten om färdhastighet enligt 65 § VTK i fortsättningen skall fattas av vägghållaren i stället för av TSV. Inom kommunikationsdepartementet pågår f. n. en översyn av vägtrafiklagstiftningen i bl. a. de avseenden som vägverket och LON tar upp i sin framställning. De lagändringar som jag nu förordar bör enligt min mening genomföras oberoende av denna översyn.

Skogsvårdsstyrelserna är sedan den 1 juli 1981 statliga myndigheter. Den särskilda bestämmelsen om skogsvårdsstyrelsernas författningar som nu finns i 9 § kungörandelagen är därför överflödigt och bör upphävas.

### 3 Lagen om felparkeringsavgift

#### 3.1 Besvärsinstanser

Bestämmelser om rättelse av felaktiga beslut om felparkeringsanmärkningar och om fullföljd av talan mot beslut om betalningsansvar för felparkeringsavgifter finns i 8–11 §§ lagen (1976:206) om felparkeringsavgift (omtryckt 1981:142, ändrad senast 1982:195). Bestämmelserna innebär i korthet följande.

Anser en fordonsförare eller ägare att en parkeringsanmärkning inte hade bort meddelas, får han ansöka om rättelse hos polismyndigheten. Om denna ansökan bifalls, skall polismyndigheten undanröja betalningsansvaret. Beslut med anledning av en ansökan om rättelse kan inte överklagas.

Fordonsägaren kan också skriftligen hos polismyndigheten bestrida betalningsansvaret. Detta gäller även om han har fått avslag på en ansökan om rättelse. Han skall då ange grunden för bestridandet. Polismyndigheten verkställer den utredning som behövs. Om det beslut som polismyndigheten meddelar med anledning av bestridandet innebär att betalningsansvaret undanröjs, kan beslutet inte överklagas. I annat fall får beslutet överklagas genom besvär hos tingsrätten. Tingsrättens beslut kan i sin tur överklagas genom besvär i hovrätten. Allmän åklagare för det allmännas talan i tingsrätt och hovrätt.

I prop. 1975/76: 106 med förslag till lag om felparkeringsavgift föreslog regeringen att tingsrätt skulle vara sista instans vid prövning av betalningsansvar för felparkeringsavgifter.

Med anledning av en motion i ämnet anförde trafikutskottet i sitt betänkande (TU 1975/76: 14) över propositionen emellertid följande (s. 13).

Med hänsyn till behovet av prejudikat på området finner utskottet det erforderligt att i varje fall under en övergångstid talan mot ifrågavarande ärenden kan föras i hovrätt. Skulle det visa sig att det blir en stor tillströmning av ärenden av ifrågavarande slag till hovrätterna bör denna överklagningsmöjlighet efter övergångstiden kunna avskaffas. Utskottet vill också erinra om att enligt propositionen behandlingen av ärendena i fråga t. v. förlagts till polismyndighet och allmän domstol i avvaktan på hur andra liknande frågor om övergång till avgiftssystem kommer att få sin lösning. I samband därmed torde – mot bakgrund av erfarenheter av lagens tillämpning – även frågan om prejudikatsinstans komma att upptas till förnyad prövning.

Riksdagen antog förslaget till lag om felparkeringsavgift med de ändringar som utskottet föreslagit bl. a. beträffande fullföljdrätten (rskr 1975/76: 240).

Lagstiftningen om felparkeringsavgifter trädde i kraft den 1 april 1977 och har nu alltså tillämpats i ungefär sju år. Erfarenheterna av lagstiftningens tillämpning är i allt väsentligt goda. En domstolspraxis har under

denna tid hunnit utvecklas. Jag anser därför att tiden nu är mogen att överväga frågan om antalet besvärsinstanser.

Det finns inte någon särskild statistik över antalet ärenden enligt lagen om felparkeringsavgift hos hovrätterna. Någon exakt kunskap om hur handläggningen av dessa ärenden påverkar hovrätternas arbetsbörda har vi därför inte. Ingenting tyder i och för sig på att tillströmningen av parkeringsärenden normalt är anmärkningsvärt stor. Varje lättnad i hovrätternas arbetsbörda är emellertid önskvärd. Detsamma gäller åklagarna. Eftersom behovet av prejudikat numera torde vara tillgodosett, finns det enligt min mening inte längre skäl att ha tre prövningsinstanser i ärenden enligt lagen om felparkeringsavgift. Jag föreslår därför att tingsrätterna i fortsättningen skall vara sista instans.

### 3.2 Vissa bemyndiganden m. m.

Regeringen fastställer enligt 3 § första stycket lagen om felparkeringsavgift det högsta och lägsta belopp som avgiften får fastställas till. Enligt andra stycket samma paragraf skall beloppet fastställas av kommunfullmäktige i de kommuner som svarar för trafikövervakning enligt lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning (ändrad senast 1978: 235) och av länsstyrelsen i övriga kommuner.

En sådan delegation direkt från riksdagen står inte i överensstämmelse med bestämmelserna i 8 kap. regeringsformen om delegation av normgivningsmakten. Jag föreslår därför att 3 § lagen om felparkeringsavgift ändras så att regeringen bemyndigas besluta vilka statliga eller kommunala organ som skall bestämma avgifternas belopp. Nödvändiga vidare bemyndiganden kan regeringen därefter lämna i förordningen (1976: 1128) om felparkeringsavgift (omtryckt 1981: 144, ändrad senast 1983: 189).

Slutligen föreslår jag att vissa redaktionella jämkningar görs i 1 och 4 §§. Bakgrunden till detta förslag är ett önskemål om förtydligande av innebörden av begreppet licensinnehavare.

## 4 Mopedregistrering

Riksdagen beslöt i april 1982 att införa obligatorisk registrering av mopeder (prop. 1981/82: 81, TU 1981/82: 19 och 26, rskr 1981/82: 231). Riksdagens beslut var i linje med ett förslag som trafiksäkerhetsutredningen år 1979 lade fram i betänkandet Säkrare mopedtrafik (Ds K 1979: 3).

På uppdrag av regeringen har TSV övervägt och kommit med förslag till hur registrering av mopederna skall ordnas. Datainspektionen har yttrat sig över TSV:s förslag.

Enligt min mening finns det nu tillräckliga uppgifter och kunskaper om hur mopedregistreringen lämpligen bör genomföras.

När det gäller frågan om lämplig tidpunkt för att införa mopedregistrering, finns det emellertid anledning att beakta utvecklingen på mopedområdet under de senaste åren. Stora förändringar har nämligen skett från vad som gällde vid tidpunkten för de utredningar och förslag på vilka riksdagsbeslutet i väsentliga drag baserades.

Trafiksäkerhetsutredningen, som förutsatte att registreringen totalt skulle omfatta 300 000–400 000 mopeder, utgick ifrån ett årligt tillskott på ca 30 000–40 000 mopeder. Bilden har emellertid förändrats radikalt, vilket framgår av följande uppgifter. År 1977 såldes ca 41 000 mopeder, år 1981 såldes ca 15 800, år 1982 ca 12 600 och år 1983 endast ca 8 300. Från 1977 till 1983 har alltså mopedförsäljningen minskat med ca 80 procent. En kraftig nedgång har noterats också av antalet trafikförsäkrade mopeder.

I sammanhanget kan redovisas att också olycksbilden förändrats kraftigt på mopedsidan. Som exempel kan nämnas att antalet trafikdödade mopedister år 1974 uppgick till 92, år 1977 till 73, år 1980 till 34 och år 1983 till 31.

De senaste årens förändringar på mopedområdet är så omfattande att det finns anledning ifrågasätta om tidpunkten nu är den rätta för att införa mopedregistrering. Enligt min mening bör man därför – utan att rubba riksdagens principbeslut – avvakta ytterligare någon tid bl. a. för att se om den starkt nedåtgående utvecklingen fortsätter.

## 5 Upprättade lagförslag

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

1. lag om ändring i lagen (1976: 633) om kungörande av lagar och andra författningar,
2. lag om ändring i lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
3. lag om ändring i lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift.

Det under 1 angivna förslaget har upprättats i samråd med chefen för justitiedepartementet.

Lagförslagen är okomplicerade och av enkel beskaffenhet. Jag anser därför att en lagrådsgranskning inte är påkallad.

## 6 Hemställan

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

att anta de upprättade lagförslagen.

Vidare hemställer jag att regeringen bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad jag anfört om registrering av mopeder.

## **7 Beslut**

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

