

Nr 321.

Av herr **Lundqvist m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till vägtrafikförordning m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 30 med förslag till vägtrafikförordning m. m. ha i de i det följande omnämnda paragraferna sådana bestämmelser föreslagits att de synas oss böra bliva föremål för ändringar i enlighet med vad nedan anföres.

1 § 3 mom. Genom Kungl. Maj:ts förslag kommer det i den nu gällande vägtrafikförordningen intagna begreppet "lättviktsmotorecykel" att försvinna. Med hänvisning till vad som i denna motion anföres under § 29 1 mom. 3 st. bör ett liknande begrepp med nu gällande bestämmelser om vikt och fart bibehållas i den nya vägtrafikförordningen. Härav föranledda ändringar böra vidtagas i övriga paragrafer.

7 § 1 mom. d. Behovet av en obligatorisk skyldighet för alla landets cyklister att förse sitt färdmedel med en skylt upptagande ägarens namn och adress eller identitetsbeteckning i folkbokföringen synes oss icke vara så stort att detta kan motivera de ökade kostnader och besvär som därigenom skulle åsamkas cykelägarna. På landsbygden och i mindre samhällen saknar en sådan förordning allt berättigande. Vi vilja därför föreslå att berörda stadgande utgår ur förordningen och att det till städer eller andra tätbebyggda kommuner överlåtes att avgöra huruvida de anse ett sådant lokalt stadgande nödvändigt ur ordningssynpunkt.

Däremot vilja vi i likhet med 1943 års utredningsman och 1945 års trafiksäkerhetskommitté förorda, att ett stadgande av sådan innebörd intages i vägtrafikförordningen, att cykeln vid färd i mörker göres lättare att iakttaga. Det synes oss därvid önskvärt att t. ex. den numera vanligen förekommande vita målningen, förnicklingen eller förkromningen av en del av bakstänkskärmen göres obligatorisk. Därigenom skulle riskerna vid färd i mörker minskas.

21 § 1 mom. En registrering av traktorer synes oss erforderlig ur beredskapsynpunkt. Med hänsyn till lättheten på grund av låg körhastighet m. m. att identifiera en traktor bör emellertid enligt vårt förmenande icke föreskrivas skyldighet att anbringa registreringsskylt å traktorer. Motsvarande ändringar i 12 § 1 mom. p. 2 och 13 § 1 mom. böra därvid vidtagas.

29 § 1 mom. Departementschefen föreslår i propositionen att körkortsåldern för tyngre motoreyklar höjes till 18 år medan för det nu införda begreppet lättare motoreyklar den nu gällande körkortsåldern 16 år bibehålles. Då det synes

oss nödvändigt att förare av sådana motorfordon vilka kunna bringas upp till hastigheter på 90—100 km/tim. bl. a. besitta en större omdömesförmåga än vad ynglingar i åldern 16—17 år i allmänhet göra, vilja vi föreslå att körkortsåldern för båda viktklasserna av motorecyklar fastställas till 18 år. För att emellertid bereda möjlighet för dessa yngre åldersklasser att använda motordrivna fordon förordade vi att nuvarande bestämmelser om lättviktsmotorecykel bibehållas för fordon av detta slag. I övrigt hänvisa vi till vad 1945 års trafiksäkerhetskommitté yttrat i denna fråga. Särskilt vilja vi erinra om behovet av ett relativt ofarligt motordrivet fordon för att möjliggöra för äldre personer som icke kunna fylla vanliga behov på syn, hörsel etc. att likväl kunna färdas med motorfordon till och från sina arbetsplatser.

Likaså synas oss de skäl nämnda kommitté framfört beträffande särskilt kompetensbevis för förare av buss och tyngre lastbilar — oavsett om de gå i yrkesmässig trafik eller ej — vara så vägande att ett stadgande av sådan innebörd bör intagas i den nya vägtrafikförordningen.

32 § 1 mom. c. Det i detta moment föreslagna stadgandet att polismyndighet sedan nykterhetsintyg utfärdats ofördröjligen skall insända de till grund för intyget liggande yttrandena från nykterhetsnämnden till vederbörande länsstyrelse anse vi icke fylla något väsentligt ändamål. Nämnda förfarande förorsakar, enligt inhämtade upplysningar, länsstyrelserna ett betydande arbete. Lagrummet synes böra ändras så att polismyndighet endast i de fall då nykterhetsnämnd givit till känna en annan mening än polismyndigheten bör insända nykterhetsnämndens yttrande.

33 § 1 mom. 4 a. Vi vilja ifrågasätta om ett stadgande av denna art bör intagas i förordningen. Det väsentliga synes oss vara att vederbörande bevisligen *begått* brott av den art som i denna paragraf stadgas. Med hänvisning härtill bör den förlängda återkallelsetiden av körkort kunna användas även om vederbörande icke hunnit bli dömd för tidigare brott. Eftersom körkortsåterkallelsen inte är ett straff utan en administrativ åtgärd synes det icke nödvändigt att här följa den allmänna straffrättens regler om återfall i brott.

2 mom. Ändamålsenligt vore om länsstyrelse finge rätt föreskriva att sådant läkarintyg som i detta moment avses skulle utfärdas av tjänsteläkare med viss specialitet.

5 mom. Denna förordning förorsakar enligt inhämtade upplysningar en betungande korrespondens mellan de olika länsstyrelserna. Rationellare vore om här ifrågavarande ansökan finge insändas till den länsstyrelse, som återkallat körkortet, och att denna länsstyrelse även på nytt utfärdade eventuellt nytt körkort. De handlingar som förestavat återkallelsebeslutet finnas redan då tillgängliga hos denna länsstyrelse, vilken även äger större kännedom om vederbörande.

8 mom. Återkallelse av körkort verkställes ofta utan att vederbörande körkorts-innehavare gjort sig skyldig till brott. Det måste då verka stötande för de människor vilka på grund av t. ex. sjukdom fått sina körkort indragna att deras namn införas i Polisunderrättelser. På grund härav och då det kan ifrågasättas huruvida ett införande av körkortsåterkallelser i P. U. även i övrigt har något väsentligt ändamål att fylla, vilja vi därför föreslå att nämnda moment utgår ur förordningen.

42 § 1 mom. och 48 § 1 o. 2 mom. Med hänsyn till det stora antal trafikolyckor som årligen äga rum vid korsningar mellan väg och järnväg och vid utfarter till huvudleder vilja vi föreslå att nämnda moment gives en sådan ordalydelse att motorfordonsförare erhålla direkt anvisning om huru de skola förfara för att i möjligaste mån undvika de risker som där förefinnas. Vi förorda därför att det klart uttalas att förare av motorfordon vid passerandet av sådana korsningar som ovan nämnts böra nedväxla fordonet eller bringa det att stanna. Detta senare synes i vart fall böra föreskrivas framför obevakade korsningar med dålig sikt och vid övriga obevakade korsningar om dimma eller snöyra råder.

55 § 1 mom. Föreliggande bestämmelse innebär enligt vårt förmenande ett hinder för ett ekonomiskt utnyttjande av jordbrukets transportmedel. Den nu föreslagna viktbegränsningen har hittills ofta väsentligt överskridits. Någon bristande trafiksäkerhet av betydelse lärer därvid icke ha visat sig. Vi vilja därför föreslå att nämnda paragraf i stället erhåller följande ändrade lydelse: "Av bil eller traktor få icke dragas mer än två för koppling till bil eller traktor byggda fordon eller ett fordon av annat slag. Draget eller dragna fordons bruttovikt eller sammanlagda bruttovikt får när det gäller bil icke uppgå till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt.

Utän hinder av vad i föregående stycke stadgas må fordon, som byggts för koppling till bil, med iakttagande av nödig försiktighet dragas av bil, om varje draget fordon är försett med effektiva bromsar, som kunna manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på det dragande fordonet eller av medföljande bromsare, eller om, såvitt angår fordon på medar, effektiv bromsning är anordnad på annat lämpligt sätt."

För fordon som dragas av traktor skulle sålunda inte stadgas någon viktbegränsning även om effektiva bromsar saknades och särskilda bromsare ej medföljde.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställa vi,

att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 30 måtte besluta om sådana ändringar av det framlagda förslaget, att de i denna motion framförda synpunkterna bliva beaktade; ävensom

att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till härför
erforderlig författningstext.

Stockholm den 20 februari 1951.

R. Lundqvist.

Leif Cassel.

Erik Arrhén.

P. G. Lundgren.

Axel Mannerskantz.
