

Nr 19

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående belynings- och reflexanordningar på cykel.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 606 i första kammaren av herr *Lundström* och nr 739 i andra kammaren av herr *Jönsson* i Ingemarsgården.

I motionerna, som är likalydande, hemställes »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära en sådan ändring att vägtrafikförordningen § 7 kommer att föreskriva som utrustningsnorm, att cykel och till cykel eventuellt kopplade fordon skall vara försedda med i § 7 1 mom. b) och 2 mom. föreskrivna ljus- och reflexanordningar».

Beträffande motionernas fullständiga innehåll får utskottet, i den mån redogörelse ej lämnas här nedan, hänvisa till motionen I:606.

Gällande bestämmelser

Regler om belynings- och reflexanordningar på cykel återfinns i 7 § *vägtrafikförordningen*. Enligt denna gäller, att cykel vid cykling under mörker skall vara försedd med dels framtill en lykta, som visar gult eller vitt sken av tillräcklig ljusstyrka för att cykeln skall kunna föras på betryggande sätt och som, därest den har bländande sken, snabbt kan avbländas på tillfredsställande vis, dels ock baktill en lykta, som visar rött sken bakåt, och reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken bakåt. Det tillåtes dock att baklykta och reflexanordning kombineras.

Vissa regler gives också i samma paragraf för fordon, som kopplats vid sidan av eller efter cykeln. Även dessa har tillämpning endast vid cykling under mörker.

Historik

Enligt den ursprungliga lydelsen av vägtrafikförordningen skulle cykel vid cykling under mörker vara utrustad baktill antingen med lykta, som visade rött sken bakåt, eller med reflexanordning, som vid belysning återkastade rött sken.

I *propositionen nr 172 till 1955 års riksdag* föreslogs emellertid den skärpningen av bestämmelserna, att cykel baktill skulle vara försedd såväl med baklykta som med reflexanordning. Till grund för *propositionen* låg det av *1953 års trafiksäkerhetsutredning* år 1954 framlagda betänkandet. Vid remissbehandlingen av detta framhölls i yttrande från *statspolisintendenten*, att den föreslagna bestämmelsen troligen på sina håll icke kom att lända

till efterrättelse. I syfte att möjliggöra ökad kontroll yrkades därför en sådan jämkning av bestämmelsen, att cyklar, som brukades på väg — oavsett om det skedde i mörker eller icke — skulle vara försedda med lykta och reflexanordning baktill. Liknande synpunkter framfördes även av andra remissinstanser. Propositionen följde emellertid inte förslagen, enär de enligt *föredragande departementschefen* fordrade för sitt förverkligande undersökningar och överväganden, som icke lämpligen kunde komma till stånd i sammanhanget.

Vid behandlingen av propositionen anförde *andra lagutskottet* i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 34 att det mot förslaget kunde anföras huvudsakligen kostnadsskäl. Utskottet ville icke motsätta sig att den föreslagna bestämmelsen infördes i vägtrafikförordningen men ansåg, att *Kungl. Maj:t* borde överväga, om det icke kunde anstå tills vidare med ikraftträdandet. Vid en sådan anordning skulle man nämligen enligt utskottets mening ha anledning räkna med att baklykta kom att ingå i standardutrustningen på nya cyklar och att bruket av baklykta alltså efter hand blev mera allmänt. Bestämmelsen kunde sedan vid lämplig tidpunkt sättas i kraft.

Kungl. Maj:t följde emellertid inte riksdagen, utan den föreslagna bestämmelsen trädde i kraft den 1 juli 1956, såsom förordats i propositionen.

Vid 1960 års riksdag väcktes *motioner* i vilka bl. a. hemställdes att skyldigheten att ha cykel försedd med ljus- och reflexanordningar skulle utvidgas att gälla även vid färd under dagsljus. *Andra lagutskottet* anförde i sitt utlåtande nr 63 att en sådan utvidgning framstod som ur trafiksäkerhetssynpunkt önskvärd. Mot en sådan reform talade visserligen att kostnaden för anskaffandet av sådan utrustning för många cyklister, som ofta hörde till de ekonomiskt mindre bärkraftiga trafikanterna, kunde framstå som väl betungande. Med hänsyn till det stora antalet mörkerolyckor, vari cyklar var inblandade, syntes det emellertid utskottet — om även med viss tveksamhet — som skälen för förslaget vägde över. Utskottet tillstyrkte därför bifall till förslaget. I en vid utlåtandet fogad *reservation* avstyrktes emellertid förslaget med följande motivering:

Med hänsyn till att det för närvarande torde finnas omkring 300 000 cyklar som saknar belysningsanordning och då dessa torde vara avsedda att endast användas för färd under dagen och särskilt då under den ljusa årstiden, finner utskottet det inte vara tillräckligt motiverat att av hänsyn till trafiksäkerheten ålägga cyklisterna den merkostnad som en särskild belysningsanordning medför.

Vid kamrarnas behandling av utskottsutlåtandet bifölls reservationen — i första kammaren med 69 röster mot 51 och i andra kammaren med 131 röster mot 46. Ett i samma utlåtande tillstyrkt förslag att utvidga förenämnda skyldighet beträffande mopeder vann emellertid kamrarnas bifall.

Jämväl vid 1961 års riksdag väcktes motioner med förslag att skyldigheten att ha cykel utrustad med belysnings- och reflexanordningar skulle utsträckas att gälla även vid färd under dagsljus. Andra lagutskottet uttalade i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 68 bl. a. följande.

Samma fråga var föremål för riksdagens behandling förra hösten. Riksdagen avstyrkte därvid förslaget under anförande att kostnaden för anskaffandet av belysningsutrustning för många cyklister, som ofta hörde till de ekonomiskt mindre bärkraftiga trafikanterna, kunde framstå som väl betungande samt att ett stort antal cyklar, omkring 300 000, saknade sådan utrustning och var avsedda att användas endast vid färd under dagen. Enligt utskottets mening har därefter icke förekommit något som bör föranleda till ett ändrat ställningstagande. Utskottet avstyrker därför motionerna i denna del.

Utskottet

Enligt bestämmelser i vägtrafikförordningen skall cykel vid cykling under mörker vara försedd med *dels* framtill en lykta, som visar vitt eller gult sken av tillräcklig ljusstyrka för att cykeln skall kunna föras på betryggande sätt och som, om den har bländande sken, kan snabbt avbländas på tillfredsställande sätt, *dels ock* baktill en lykta som visar rött sken och reflexanordning som vid belysning återkastar rött sken. Regler är jämväl meddelade beträffande ljus- och reflexanordningar för fordon, som kopplats vid sidan av eller efter cykeln. Även dessa regler äger endast tillämpning vid färd under mörker.

I förevarande motioner föreslås nu att i vägtrafikförordningen föreskrives som utrustningsnorm, att cyklar och till sådana kopplade fordon skall vara försedda med i förordningen stadgade ljus- och reflexanordningar. Till stöd för motionsyrkandet framhålls att de gällande bestämmelserna på området har lett till att cyklister färdas på fordon med bristfälliga reflex- och ljusanordningar även i mörker. Det finns därför enligt motionärerna med tanke på riskerna för mörkerolyckor vägande skäl för, såsom skett i fråga om mopeder, en revidering av lagstiftningen på denna punkt. Det inträffar eljest, påpekar motionärerna, blott alltför lätt att cyklisten startar en färd i tanke att vara åter före mörkrets inbrott men misstager sig. Frestelsen blir då givetvis stor att begagna fordonet trots att mörkret fallit. Det vore f. ö., framhåller motionärerna vidare, orealistiskt att tro att man i Sverige med dess mörka vinterhalvår skulle kunna utnyttja en cykel på praktiskt sätt utan att någon gång färdas i mörker. Slutligen framhålls att förslaget medför en stor fördel från övervakningssynpunkt och att förslaget torde leda till att fordonen redan på fabrikationsstadiet framställs i komplett skick i fråga om förevarande detaljer.

Enligt utskottets mening är det uppenbarligen en nackdel från kontrollsynpunkt att reglerna om cykels utrustning med belysnings- och reflexanordningar är — i motsats till vad som gäller för bilar, motorecyklar och mopeder — begränsade till att avse färd under mörker. En utsträckning av

reglerna i föreslagen riktning skulle därför i och för sig framstå som från trafiksäkerhetssynpunkt önskvärd. Vid bedömning av förevarande spörsmål måste dock mot trafiksäkerheten vägas de olägenheter, som förslaget kan medföra för den enskilde trafikanten, särskilt för den som nyttjar cykeln endast under dagsljus och vid enstaka tillfällen.

Av den tidigare redogörelsen framgår att den av motionärerna väckta frågan senast behandlats vid 1960 och 1961 års riksdagar. Vid dessa tillfällen avslogs motioner i ämnet under återopande av att kostnaden för anskaffandet av belysningsutrustning för många cyklister, som ofta hörde till de ekonomiskt mindre bärkraftiga trafikanterna, kunde framstå som väl betungande, samt att ett stort antal cyklar saknade sådan utrustning och var avsedda att användas endast vid färd under dagen. Utöver dessa skäl torde här böra framhållas sannolikheten av att den av motionärerna föreslagna bestämmelsen på många håll ej kommer att efterlevas och det med motionerna avsedda syftet således ej uppnås. Utan att de nuvarande reglerna om ljus- och reflexanordningar på området utsträcker att gälla vid färd även under dagsljus, torde från trafiksäkerhetssynpunkt vida mer stå att vinna genom en effektiviserad kontroll av att fordonen vid färd under mörker är försedda med de föreskrivna anordningarna och att de befinner sig i funktionsdugligt skick. Ehuru utskottet vill framhålla angelägenheten av att icke någon åtgärd lämnas oprövad, som är ägnad att öka trafiksäkerheten, anser utskottet emellertid med hänsyn till det ovan sagda att anledning för närvarande ej föreligger att frångå riksdagens senaste ställningstagande i frågan. Utskottet avstyrker därför bifall till motionerna.

På grund av det anförda får utskottet hemställa,

att förevarande motioner, I:606 och II:739, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 2 april 1964

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson, Lindahl, Göran Karlsson*, Ebbe Ohlsson*, Svante Kristiansson*, Jonasson, Åkesson och Erik Jansson;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp*, Nyberg, Svenning, Mattsson, Tobé*, Bengtson i Solna och Hammarberg.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herr Nyberg.