

## Nr 5

**Utlåtande i anledning av väckta motioner om åtgärder mot mörkerolyckor.**

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 238 i första kammaren av herr *Carlsson, Eric*, och herr *Svanström* och nr 299 i andra kammaren av herr *Jonasson m. fl.* I motionerna, som är likalydande, hemställes »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt provning och förslag beträffande åtgärder, som effektivt kan förebygga s. k. mörkerolyckor och öka trafiksäkerheten i enlighet med vad som anförts i motionen».

Beträffande motionernas fullständiga innehåll får utskottet, i den mån redogörelse ej lämnas nedan, hänvisa till motionen II: 299.

**Gällande bestämmelser**

I fråga om fordons utrustning beträffande *lyktor, som visar sken framåt*, stadgas i 3 § 1 mom. e) vägtrafikförordningen den 28 september 1951 att bil framtill skall vara försedd med minst två på samma höjd, en på vardera sidan av bilen, anbragta lyktor, som kan visa vitt eller gult sken av sådan sammanlagd ljusstyrka, att bilen under mörker kan föras på betryggande sätt. Samma gäller för trehjulig motorcykel (4 § d). Beträffande annan motorcykel är föreskrivet att den skall vara försedd framtill med minst en lykta med sådant sken och av sådan ljusstyrka att motorcykeln under mörker kan föras på betryggande sätt (4 § d). Motsvarande regel gäller för mopeder enligt förordningen den 5 maj 1960 om mopeder. För traktor och motorredskap, vilka dock icke är att hänföra till motorfordon i vägtrafikförordningens mening, stadgas att desamma vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats skall vara försedda med två lyktor framtill av ovannämnd beskaffenhet (5 § 2 mom.). Då traktor eller motorredskap i andra fall föres under mörker är det tillräckligt med en lykta på högra sidan, som visar vitt eller gult sken framåt (5 § 3 mom.). I samtliga fall gäller att, därest lyktan har bländande sken, den snabbt skall kunna avbländas på tillfredsställande sätt.

I 51 § vägtrafikförordningen finns föreskrifter om *belysning*. Härom stadgas bl. a. följande.

Då fordon under mörker föres på väg, skall föreskriven lykta vara tänd.

På bil och motorecykel skall sådan lykta hållas tänd även vid färd på väg i tät dimma. — I stället för stadgad lykta för sken framåt får motsvarande parkeringslykta användas på väg där tillfredsställande belysning är anordnad. — Fordon, som under mörker är uppställt på väg annorstädes än å parkeringsplats, skall, såvida tillfredsställande vägbelysning icke är anordnad, vara försett med belysnings- och reflexanordning i enlighet med vad som är föreskrivet, då fordonet föres under mörker på väg; dock att i stället för stadgad lykta för sken framåt motsvarande parkeringslykta får användas. — På fordon får icke begagnas bländande ljus på väg, där tillfredsställande belysning är anordnad, eller vid möte med annat fordon, eller när fordonet är uppställt på väg. Vid möte med fordon skall avbländning ske i god tid. — På fordon får under färd icke framåt visas annat än vitt eller gult sken, såvida ej annat blivit i särskild ordning föreskrivet eller medgivet. På fordon får ej nyttjas belysningsanordning med blinkande sken, med mindre tillstånd därtill meddelats av Konungen eller myndighet som Konungen därtill förordnat. Vad här sagts avser icke körriktningsvisare.

Huvudreglerna om *stannande och uppställning* av fordon är meddelade i 49 § vägtrafikförordningen. I paragrafens 1 mom. stadgas, att fordon inte får stannas eller uppställas på väg på sådan plats eller sådant sätt, att fara uppstår för person eller egendom eller trafiken onödigtvis hindras eller störes, samt att stannande och uppställning såvitt möjligt skall ske på vänstra sidan av vägen. I 2 mom. föreskrives bl. a., att stannande eller uppställning på väg inte utan att trafikförhållandena det föranleder får äga rum på motorväg annorstädes än på parkeringsplats och inte heller i skarp kurva eller nära sådan eller på backkrön eller i närheten därav eller på annan plats, där sikten är skymd. Vidare föreskrives att, om fordon på grund av motorfel eller av annan sådan orsak blivit stående på plats som nu nämnts, det åligger föraren att snarast avlägsna fordonet från körbanan.

Enligt 60 § 2 mom. fjärde stycket vägtrafikförordningen gäller att den som under *mörker* färdas *gående* på väg, varest tillfredsställande belysning ej är anordnad och särskild gångbana ej finnes, bör vara försedd med tänd lykta eller reflexanordningar eller ock bära klädesplagg, som vid belysning skarpt avtecknar sig mot omgivningen.

## Historik

### A. Angående varningstrianglar

Bestämmelsen om belysning på fordon, som under mörker uppställts på väg, fick sin nuvarande lydelse år 1955. Till grund för den då genomförda ändringen låg det av 1953 års trafiksäkerhetsutredning år 1954 framlagda betänkandet. Vid remissbehandlingen av detta erinrade Kungliga automobilklubben, att Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa

(ECE) framfört förslag om portabelt varningsmärke med reflexanordning att medföras i lastbilar. Klubben ansåg för sin del lämpligt med en bestämmelse om att alla bilar, traktorer och motorredskap skulle vara utrustade med ett sådant märke eller annan jämförbar signalanordning, t. ex. uppställningsbar lykta med blinkande ljus och tillräcklig lystid.

I *propositionen nr 172 till 1955 års riksdag*, som grundade sig på förenämnda betänkande, följde emellertid *föredragande departementschefen* inte förslaget, när detta och andra under remissbehandlingen väckta förslag enligt hans förmenande fordrade för sitt förverkligande undersökningar och överväganden, som icke lämpligen kunde komma till stånd i sammanhanget.

Vid *1959 års riksdag* begärdes i motioner utredning syftande till skyldighet att med reflekterande förvarningstecken utmärka motorfordon, som i mörker är uppställt på väg utanför tätbebyggt område. Vid remissbehandlingen avstyrktes motionsyrkandet av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens trafiksäkerhetsråd men tillstyrktes av övriga remissinstanser, nämligen Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Kungliga automobilklubben (KAK), Motormännens riksförbund (M), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF) och Folkrörelsernas motorförbund (Fomo). Ingen av remissinstanserna ifrågasatte värdet från trafiksäkerhetssynpunkt av förvarningstecken i de av motionärerna åsyftade fallen. Endast NTF, MHF och Fomo anslöt sig emellertid till önskemålet om skyldighet att medföra och använda sådana. KAK och M motsatte sig visserligen icke utredningsyrkandet men förklarade sig tveksamma i fråga om tvingande bestämmelser. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt trafiksäkerhetsrådet gav uttryck för uppfattningen, att man i första hand borde inrikta sig på att hindra att fordon lämnas kvar på vägarna. Trafiksäkerhetsrådet menade, att redan de gällande bestämmelserna, om de efterlevs, bör göra olycksriskerna ganska små. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlade liknande synpunkter. *Andra lagutskottet* anförde i sitt av riksdagen godkända *utlåtande nr 13* bland annat, att ansträngningarna att minska antalet olyckor vid påkörning i mörker av stillastående fordon i första hand borde inriktas på att förmå fordonsförarna att iaktta skyldigheten att föra bort fordonen från körbanan. Utskottet var icke berett tillstyrka en utredning med syfte att förvarningstecken skulle bli obligatoriska beträffande alla slag av motorfordon. Utskottet fann emellertid att en fortlöpande undersökning av mörkerolyckorna måhända skulle visa, att skäl fanns att införa skyldighet att under mörker utmärka vissa slag av fordon på det sätt motionärerna tänkt sig. Avskrift av riksdagens skrivelse i anledning av utskottets utlåtande överlämnades av *Kungl. Maj:t* till statens trafiksäkerhetsråd med uppdrag att i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen företaga den av riksdagen förordade undersökningen.

Motioner i ämnet väcktes ånyo vid *1961 års riksdag*. I sitt *utlåtande nr*

68 uttalade *andra lagutskottet*, efter att ha redogjort för vad som under de senaste åren vidtagits i avsikt att minska mörkerolyckorna, följande:

Trots dessa åtgärder inträffar fortfarande många olyckor, som har sin grund däri att fordonsförare vid färd under mörker icke i tid varseblir ett framförvarande stillastående fordon. Anledningarna därtill kan vara att det parkerade fordonets baklyse inte fungerar eller att baklyktor och reflexer skymmes av personer, som uppehåller sig bakom fordonet, eller av last som fallit ner på vägen. Vidare kan fordonet ha tvingats stanna, t. ex. på grund av motorfel, strax bakom en kurva eller ett backkrön utan möjlighet för föraren att — såsom vägtrafikförordningen föreskriver — föra fordonet av körbanan. I sådana fall skulle enligt utskottets mening någon form av förvarningsmarkering verksamt bidra till att minska riskerna för påkörningsolyckor, enär den bakomvarande trafikanten därigenom får bättre möjlighet att verkställa inbromsning eller omkörning. För lösning av frågan om den lämpligaste utformningen av ett sådant tecken samt villkoren och sättet för dess uppställande fordras viss utredning. Enligt utskottets åsikt bör en sådan utan tidsutdräkt komma till stånd och lämpligen genomföras i samarbete med de nordiska länderna för att överensstämmande bestämmelser på detta område skall kunna tillskapas.

Utskottets hemställan, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till kända vad utskottet anfört angående förvarnande tecken för i mörker uppställt fordon, bifölls av riksdagen.

*Kungl. Maj:t* har den 15 december 1961 förordnat, att skrivelsen skulle överlämnas till de svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafikkommitté för att tagas i beaktande vid fullgörandet av ledamöternas uppdrag.

I ett *interpellationssvar* i första kammaren den 12 december 1962 angående åtgärder mot mörkerolyckor vid vägtrafik anförde kommunikationsministern, att Nordisk vägtrafikkommitté icke ansett sig böra taga mera definitiv ställning till frågan om varningsmärken, innan en dansk expertutredning i ämnet framlagt sitt betänkande, samt att kommittén har att beakta vad som på området sker inom den europeiska transportministerkonferensen, där en expertgrupp har spörsmålet på dagordningen för nästa sammanträde. Kommunikationsministern förklarade sig beredd att hemställa hos kommittén, att den söker få fram ett förslag så snabbt som möjligt. Han ansåg, att man borde avvakta resultatet av den samnordiska prövningen, innan den svenska riksdagen företar en ensidig aktion.

De danska experterna har numera avlämnat sin utredning. De har i utlåtandet förklarat, att enligt deras mening utmärkning av fordon i vissa fall kan förhindra olyckor. Experterna har härvid särskilt nämnt haverade bilar, som blir stående så att de icke uppmärksammas i tid. Enligt utlåtandet kan emellertid införandet av en regel om skyldighet att använda varningstriangel medföra olägenheter. Experterna nämner att olyckor kan inträffa, om tvåhjuliga fordon kör över varningsmärken. Vidare kan efter svåra sammanstötningar icke någon ha möjlighet att genast sätta ut varningstriangel. Därtill kommer att man icke bör hysa alltför stora

förväntningar om att ett lagstadgande skulle åtlydas i så stor utsträckning att det blir effektivt. Majoriteten har därför avböjt införande av en regel, som föreskriver att fordonsförare skall medföra och använda varnings-triangel. De har i stället förordat en mer allmänt hållen bestämmelse av innebörd, att den som stannat olämpligt skall vidtaga nödvändiga åtgärder för att undvika olycka. En av experterna har dock föreslagit, att lastbilar med en totalvikt av minst 3,5 ton skall medföra varningstriangel och att regler om dess användning skall utfärdas.

Vid 1963 års riksdag väcktes motioner återigen i ämnet. *Tredje lagutskottet* förklarade därvid i sitt av riksdagen godkända *utlåtande nr 5* att Nordisk vägtrafikkommittés utredning på området borde avvaktas, innan slutlig ståndpunkt togs från svensk sida i denna fråga. Utskottet förutsatte att kommittén utan större tidsutdräkt slutförde detta arbete och att spørsmålet redovisades i anslutning härtill. Med hänsyn bl. a. till det sagda fann utskottet någon riksdagens åtgärd icke vara påkallad i anledning av motionerna.

I en den 5 februari 1965 dagtecknad *skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet* erinrar KAK om att i en del europeiska länder, senast i Österrike, bestämmelser införts om skyldighet att dels i motorfordon medföra varningstriangel och dels använda sådan, när fordonet tvingats stanna på väg. KAK framhåller att vunna erfarenheter visar att varningstrianglar är ett enkelt och verksamt medel när det gäller att minska risken för påkörning av stillastående fordon. KAK föreslår därför att en bestämmelse snarast utfärdas med nyss angivet innehåll. Enligt KAK är det icke motiverat att avvakta det förväntade förslaget om enhetliga nordiska vägtrafikbestämmelser.

### B. Beträffande gående i mörker

1953 års *trafiksäkerhetsutredning* framhöll i sitt år 1954 avlämnade betänkande, att fotgängare är den grupp av trafikanter, som drabbas hårdast av påkörningsolyckor. Enligt utredningens mening var det lämpligast, att fotgängarna mera allmänt bar med sig varningslykta eller begagnade något reflekterande märke på sin klädsel. Utredningen föreslog därför, att 60 § vägtrafikförordningen skulle tillföras ett nytt stycke av huvudsakligen rådgivande karaktär och av innehåll, att gående, som använde cykelbana eller körbana, borde bära en tänd lykta eller vara försedd med armbindel, skärp eller annan anordning av reflekterande material eller ock bära något ljusst klädesplagg eller tygstycke eller vidtaga annan liknande åtgärd för att bli bättre synlig för andra trafikanter. Utredningen hemställde vidare, att NTF måtte anmodas att upptaga spørsmålen om bättre säkerhet för fotgängare under mörker till behandling. Utredningen ville också, att föreskriften om att fotgängare, då gång- eller cykelbana saknas, skall begagna yttersta delen av vägen, företrädesvis den på högra sidan, skulle ändras så till vida att ordet »företrädesvis» utgick.

I *propositionen nr 172 till 1955 års riksdag* förklarade *föredragande departementschefen* emellertid, att de föreslagna bestämmelserna, som ej var förenade med någon straffsanktion, inte hade sin plats i vägtrafikförordningen. Departementschefen fann det däremot vara en angelägen uppgift för myndigheter och sammanslutningar, som sysslade med trafiksäkerhetsfrågor, att bibringa allmänheten insikt om den verkliga omfattningen av de faror, som är förenade med underlåtenhet att iakttaga de av utredningen förordade försiktighetsmått.

I anledning av *propositionen* väcktes i riksdagen motioner, i vilka föreslogs, att Kungl. Maj:t måtte ta initiativet till att en upplysningskampanj anordnades i syfte att redovisa riskerna för fotgängare i mörker och att visa på de skyddsmöjligheter som erbjuder sig i form av reflekterande material.

*Andra lagutskottet* yttrade i sitt av riksdagen godkända *utlåtande nr 34* över *propositionen* och de i ämnet väckta motionerna, att utskottet ansåg en i nämnda motioner efterlyst upplysningskampanj lämpligen böra anförtros åt Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, men att utskottet inte fann det nödvändigt att hemställa, att Kungl. Maj:t tog initiativ till en sådan kampanj.

I *propositionen nr 69 till 1958 års A-riksdag* framlades förslag till ändringar i vägtrafikförordningen m. m. I anledning av *propositionen* väcktes motioner med förslag om införande i vägtrafikförordningen av en bestämmelse av huvudsakligen rådgivande karaktär och av innehåll, att gående som använder cykelbana eller körbana, borde bära tänd lykta eller vara försedd med armbindel, skärp eller annan anordning av reflekterande material eller ock bära något ljus klädesplagg eller tygstycke eller vidtaga annan liknande åtgärd för att bli bättre synlig för andra trafikanter.

*Andra lagutskottet* fann i sitt av riksdagen godkända *utlåtande nr 20* sig icke kunna tillstyrka motionerna och anförde:

Detta utskottets ställningstagande innebär dock icke på något sätt att utskottet skulle anse att sådana åtgärder från fotgängarnas sida, som motionärerna avser, icke skulle vara välmotiverade och till gagn för trafiksäkerheten. Tvärtom vill utskottet kraftigt understryka angelägenheten av att gående på olika sätt underlättar för andra trafikanter att upptäcka dem under mörker. Utskottet vill också uttala sin uppskattning av det intresse för dessa problem som under senare tid ådagalagts av bland andra klädesfabrikanter, inte minst fabrikanter av barnkläder. Utskottet anser det dock icke lämpligt att i vägtrafikförordningen intaga bestämmelser av den karaktär som föreslagits. Problemet bör i stället lösas genom propaganda och upplysning.

Vid *1960 års riksdag* väcktes motioner med förslag att gående på väg, som saknar belysning och gångbana, i mörker bör vara utrustad med lykta eller ha på kläderna fastsatta reflexanordningar. *Andra lagutskottet* uttalade i sitt *utlåtande nr 63*, som godkändes av riksdagen, följande:

De åtgärder från de gåendes sida som motionärerna avser skulle utan

tivel i väsentlig mån vara till gagn för trafiksäkerheten. Det är därför en angelägen uppgift att upplysa fotgängarna om de risker, som är förenade med att utan lykta eller reflexanordning gå längs en väg under mörker samt om de medel som står dem till buds för att skydda sig för dylika risker. Utskottet vill i detta sammanhang med tillfredsställelse konstatera, att intensiv upplysning och propaganda förts i dessa avseenden, i synnerhet från Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Enligt utskottets mening skulle emellertid de organisationer, som bedriver sådan verksamhet, otvivelaktigt stödjas i sitt arbete om en bestämmelse av det slag motionärerna förordat intages i författningen. Att som skäl häremot anföra att en icke straffsanktionerad bestämmelse ej bör införas i vägtrafikförordningen är icke bärande, enär förordningen redan nu innehåller bestämmelser av enbart rådgivande karaktär, t. ex. föreskriften att gående sinsemellan bör väja åt vänster. Utskottet tillstyrker därför bifall till motionerna i denna del.

I anledning av riksdagens ställningstagande i frågan (skrivelse nr 371) förordnade Kungl. Maj:t, att 60 § 2 mom. sista stycket vägtrafikförordningen skulle få den lydelse stadgandet nu, enligt vad ovan redovisats, innehar. Stadgandet trädde i kraft den 1 januari 1961.

I motioner väckta vid 1964 års riksdag anfördes bl. a. att, eftersom det särskilt i mörker är starkt motiverat från trafiksäkerhetssynpunkt att gående färdas på höger sida av vägen, bestämmelsen om gåendes färdriktning bör ändras så att den även härvidlag blir tvingande. Samma synpunkter gjorde sig enligt motionärerna gällande beträffande rekommendationen om gåendes utrustning i mörker. I sistnämnda hänseende tillkom enligt vad i motionerna anfördes att underlåtenhet att följa rekommendationen medfört dom för vårdslöshet i trafik enligt 1 § trafikbrottslagen. Motionärerna hemställde därför om sådan ändring av 60 § vägtrafikförordningen att gående blir skyldig dels att färdas på vägens högra sida och dels att vid färd under mörker bära reflexer eller annat skydd, om tillfredsställande belysning saknas.

Tredje lagutskottet uttalade i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 15 bl. a. följande.

Beträffande den i motionerna I: 346 och II: 398 ifrågasatta skärpningen av 60 § 2 mom. sista stycket vägtrafikförordningen vill utskottet framhålla att rekommendationen om gåendes utrustning i mörker trätt i kraft först den 1 januari 1961. Rekommendationen infördes i syfte att stödja den propagandaverksamhet som särskilt från NTF:s sida föres i syfte att upplysa fotgängarna om de risker som är förenade med att utan lykta eller reflexanordning gå längs en väg under mörker samt om de medel som står dem till buds för att skydda sig mot dylika risker. Det är enligt utskottets mening ännu för tidigt att bedöma om bestämmelsen med sin nuvarande utformning fått avsedd verkan. Utskottet finner anledning ej föreligga att i sammanhanget ingå på frågan, huruvida underlåtenhet att följa rekommendationen i särskilt fall kan anses innefatta vårdslöshet i trafik.

Ehuru utskottet förklarade sig hysa sympati för dessa och ett par andra motioners syfte att öka trafiksäkerheten, ansåg utskottet på grund av det

anförda att någon riksdagens åtgärd med anledning av motionerna för närvarande ej var påkallad.

I *Statistisk årsbok för Sverige 1964* lämnas bl. a. följande uppgifter om personer som skadats vid vägtrafikolyckor 1954—1963 (s. 166).

| År   | Summa dödade eller skadade | Därav fotgängare |
|------|----------------------------|------------------|
| 1954 | 17 905                     | 2 744            |
| 1955 | 18 952                     | 3 015            |
| 1956 | 20 109                     | 3 074            |
| 1957 | 20 880                     | 3 245            |
| 1958 | 21 800                     | 3 206            |
| 1959 | 22 475                     | 3 194            |
| 1960 | 22 572                     | 3 255            |
| 1961 | 23 981                     | 3 298            |
| 1962 | 22 553                     | 3 401            |
| 1963 | 23 543                     | 3 470            |

### Nordisk vägtrafikkommitté

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 9 december 1960 tillkallades svenska ledamöter att ingå i en nordisk kommitté med uppgift att utarbeta förslag till gemensam vägtrafiklagstiftning för Danmark, Finland, Norge och Sverige. Kommittén, som bl. a. behandlar frågor om användning av parkeringsljus, skyldighet för bilförare att medföra varningstrianglar och för gående att vara utrustad med reflexmaterial, räknar enligt årets riksdagsberättelse (s. 164) med att avlämna förslag till bestämmelser om vägmärken i början av år 1965 och till trafikregler under sommaren samma år.

### Utskottet

Enligt gällande bestämmelser skall fordon, som föres under mörker på väg, ha föreskrivna lyktor tända. I stället för stadgad framlykta får motsvarande parkeringslykta användas på väg, där tillfredsställande belysning är anordnad. Finnes inte sådan belysning och inte heller särskild gångbana, bör gående på väg vara försedd med tänd lykta eller reflexanordningar eller ock bära klädesplagg, som vid belysning skarpt avtecknar sig mot omgivningen.

Motionärerna framhåller att NTF söker lära bilisterna att alltid köra med minst halvljus och fotgängarna att alltid använda reflexmaterial av olika slag i skymning och mörker. Dessa båda aktioner har ett intimt sam-



band så till vida att reflexmaterialet blir till ringa nytta om bilarna framföres med endast parkeringsljus. Enligt motionärerna är antalet mörkerolyckor så stort att skyndsamma åtgärder är av nöden för att de så långt möjligt skall kunna förebyggas. Motionärerna ifrågasätter om det härvid är till fyllest med enbart informationsverksamhet och om icke lagstiftningsåtgärder i ämnet kan bli erforderliga. Enligt motionärernas mening bör det övervägas om reflexmaterial eller lampa för gående och halvljus för fordon bör göras obligatoriska för färd i skymning och mörker och i övrigt vid dålig sikt. Fråga om skyldighet för förare av motorfordon att alltid medföra varningstrianglar bör också prövas. Motionärerna hemställer om prövning och förslag enligt de angivna riktlinjerna.

Frågor om varningstrianglar och gåendes utrustning i mörker har vid ett flertal tillfällen behandlats i riksdagen. Senast år 1963 uttalade sig sålunda riksdagen i frågan om skyldighet att utmärka i mörker uppställd bil med förvarningsmärke. Det erinrades därvid om att Kungl. Maj:t efter beslut av 1961 års riksdag uppdragit åt de svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafikkommitté att utreda spörsmålet om utformning och användning av varningstrianglar eller annan förvarningsmarkering. Enligt riksdagens mening borde resultatet av den nordiska kommitténs utredning avvaktas, innan slutlig ståndpunkt togs från svensk sida. Beträffande frågan om gåendes utrustning i mörker framhöll riksdagen så sent som år 1964 att den i vägtrafikkförordningen intagna rekommendationen i ämnet trätt i kraft först den 1 januari 1961 och att det ännu var för tidigt att bedöma om bestämmelsen med sin nuvarande utformning fått avsedd verkan.

Enligt uppgift behandlar Nordisk vägtrafikkommitté icke endast frågan om varningstrianglar utan även spörsmål rörande användning av parkeringsljus och skyldigheten för gående att vara utrustad med reflexmaterial. Såsom förut nämnts avser kommittén att under sommaren 1965 avlämna förslag till gemensamma nordiska trafikregler. De av motionärerna aktualiserade frågorna bör enligt utskottets mening bedömas mot bakgrund av det förslag som sålunda väntas inom kort. Ehuru utskottet hyser sympati för motionernas syfte att öka trafiksäkerheten, anser utskottet med hänsyn till det sagda att någon riksdagens åtgärd icke är påkallad i anledning av motionerna.

Utskottet får således hemställa,

att förevarande motioner, I: 238 och II: 299, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 2 mars 1965

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

---

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson, Ebbe Ohlsson, Knut Johansson, Erik Jansson, Nils-Eric Gustafsson, Åkesson, Herbert Larsson och Torsten Hansson\*;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Nyberg, fru Torbrink, herrar Grebäck, Persson i Tandö, Johansson i Öckerö och Carlshamre.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

### Reservation

av herr Nyberg.