

Nr 12

Utlåtande i anledning av väckta motioner om användande av varningstrianglar i trafiken.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 640 i första kammaren av herrar *Isacson* och *Lundberg* och nr 806 i andra kammaren av herr *Bengtson* i Solna.

I motionerna, som är likalydande, hemställes »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning i lämpligt sammanhang av varningstrianglars betydelse för ökad trafiksäkerhet».

Motionärerna anför bl. a. att varje fordon som står stilla på körbanan utan tvekan utgör ett riskabelt trafikhinder och att något måste göras för att i görligaste mån eliminera riskerna för olyckor. Det är i synnerhet på landsbygden som olycksrisken är stor, då trafikhastigheten där i regel är hög. För att varna andra trafikanter torde enligt motionärernas mening en varningstriangel vara mest ändamålsenlig. Denna bör utgöras av tre stavar i rött, reflekterande material, som sammanställs i form av en liksidig triangel. Störst nytta gör varningstriangeln, om den ställs upp 30—50 meter bakom det uppställda fordonet intill körbanans vägren. Motionärerna anser det vara utom allt tvivel att många olyckor kunnat undvikas om en varningstriangel varit utsatt.

Beträffande motionernas fullständiga innehåll hänvisar utskottet till motionen II: 806.

Gällande bestämmelser

I 49 § *vägförordningen den 28 september 1951* ges bestämmelser om stannande och uppställning av fordon. Enligt den allmänna regeln i paragrafens 1 mom. får fordon inte stannas eller uppställas på väg på sådan plats eller på sådant sätt, att fara uppstår för person eller egendom eller trafiken onödigtvis hindras eller störes. Överträdelse av stadgandet kan straffas som vårdslöshet i trafik enligt 1 och 2 §§ trafikbrottslagen. Bestämmelserna i 2 och 3 mom. har avseende på vissa närmare angivna platser, där uppställning resp. parkering regelmässigt kan anses utgöra en fara eller ett otillbörligt hinder för trafiken. I 2 mom. stadgas sålunda förbud mot stannande eller uppställning utan att trafikförhållandena det föranleder bl. a. på motorväg annorstädes än på parkeringsplats, i skarp kurva eller nära sådan eller på backkrön eller i närheten därav eller på annan plats, där sikten är

Bihang till riksdagens protokoll 1967. 9 saml. 3 avd. Nr 12

skymd. Har fordon på grund av motorfel eller annan sådan orsak blivit stående på sådan plats åligger det föraren att snarast avlägsna det från körbanan. I 3 mom. stadgas förbud mot parkering på väg bl. a. där parkering hindrar andra fordon att komma förbi, på bro eller viadukt och i vägport eller trafikunnel. Den som bryter mot bestämmelserna i 49 § 2 och 3 mom. straffas enligt 67 § andra stycket med böter högst femhundra kr.

Enligt 51 § 1 mom. tredje stycket skall fordon som under mörker är uppställt på väg annorstädes än på parkeringsplats, såvida tillfredsställande vägbelysning inte är anordnad, vara försett med belysnings- och reflexanordning i enlighet med vad som är föreskrivet då fordonet föres under mörker på väg; dock att skyttlykta, där sådan finns, inte behöver vara tänd och att i stället för stadgad lykta för sken framåt motsvarande parkeringslykta får vara tänd. På släpfordon eller efterfordon, som inte är kopplat till bil eller traktor, skall därutöver finnas belysnings- eller reflexanordning, som utsänder eller reflekterar vitt eller gult ljus framåt. Straffet för överträdelse av bestämmelserna är enligt 67 § andra stycket böter, högst femhundra kr.

Föreskrift om utsättande av särskilda varningsanordningar då fordon stannats eller uppställts på väg saknas i vägtrafikförordningen.

Frågans tidigare behandling

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 tättbebyggt 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 trafik-säkerhetssynpunkt 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 trafik-säkerhetsrådet gav uttryck för uppfattningen, att man i första hand borde inrikta sig på att hindra att fordon lämnas kvar på vägarna. Trafik-säkerhetsrådet 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.

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 två vid 1965 års riksdag väckta motioner om åtgärder mot mörkerolyckor togs även frågan om skyldighet för förare av motorfordon att alltid medföra varningstriangel upp. *Tredje lagutskottet* fann dock i *utlåtande nr 5* nämnda år — under hänvisning till Nordisk vägtrafikkommittés arbete — någon riksdagens åtgärd i anledning av motionerna icke vara påkallad. Riksdagen godkände utlåtandet.

Nordisk vägtrafikkommittés förslag

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 9 december 1960 har tillkallats svenska ledamöter att ingå i en nordisk kommitté med uppgift att utarbeta förslag till gemensam vägtrafiklagstiftning för Danmark, Finland, Norge och Sverige.

Kommittén, som tidigare redovisat förslag till enhetliga vägmärken för de fyra länderna, har den 26 maj 1966 avgivit betänkande angående enhetliga vägtrafikregler (NU 1966: 2—3). I denna etapp har kommittén i huvudsak behandlat de egentliga trafikreglerna, dvs. i princip de regler som avser vägtrafikants uppträdande i trafiken.

Betänkandet upptar bl. a. bestämmelser om stannande och parkering av fordon och om belysning. Förslaget innebär i denna del vissa jämkningar i förhållande till vad som f. n. gäller. Kommittén framlägger även förslag till bestämmelser om åligganden i vissa fall när fordon stannats eller parkerats. Enligt dessa skall föraren när fordon på grund av olyckshändelse, motorfel eller liknande orsak blivit stående på plats där det enligt förslagets bestämmelser i övrigt inte får stannas eller parkeras (på övergångsställe, i vägkorsning, på backkrön, i kurva etc.) se till att fordonet snarast flyttas till lämplig plats. När motordrivet fordon — dock ej motorecykel — släpfordon eller fordon avsett att dragas av djur av nyssnämnd orsak blivit stående på körbana utom tätbebyggt område där det enligt vissa andra bestämmelser i förslaget (gällande bl. a. förbud mot stannande och parkering i vägport

eller tunnel, på backkrön, i kurva och på motorväg) inte får stannas eller parkeras skall föraren, om fordonet inte genast kan flyttas till lämplig plats, sätta ut varningsanordning enligt särskilda bestämmelser. Om fordonet eljest stannats annat än kortvarigt eller parkerats på körbana utom tätbebyggt område, skall sådan utmärkning ske under mörker eller när väderleksförhållandena försvårar möjligheten att i tid se fordonet. Varningsanordning skall placeras så att andra förare varnas i god tid.

Frågan om utseendet på den anordning som skall användas vid förvarning har inte behandlats i förslaget, enär föreskrifterna i detta hänseende ansetts böra inflyta bland reglerna om fordons utrustning. Dessa kommer att över ses under det fortsatta arbetet.

Betänkandet remissbehandlas f. n.

Utländsk lagstiftning

I åtskilliga europeiska länder har införts bestämmelser som ålägger förare av motorfordon dels att medföra varningstriangel eller liknande anordning, dels att använda sådan när fordon under vissa förhållanden stannat på väg. Sådana bestämmelser finns enligt tillgängliga uppgifter i Belgien, Frankrike, Grekland, Irland, Italien, Jugoslavien, Nederländerna, Portugal, Schweiz, Spanien, Västtyskland och Österrike. Bestämmelserna är något olika utformade i de olika länderna. I några länder gäller de endast tyngre fordon. Så är fallet bl. a. i Belgien, Frankrike och Spanien, där bestämmelserna avser fordon med vikt överstigande 3,5 ton. I vissa länder straffbe läggs redan underlåtenhet att medföra varningsanordning medan i andra straffansvar inträder vid underlåtenhet att använda sådan. I fråga om utformningen av varningsanordningen gäller i flertalet länder att den skall bestå av en triangel i reflekterande material medan i andra även annan anordning som t. ex. lampa med blinkande sken godtas. I några fall ges bestämmelser om visst siktavstånd som förutsättning för att varningsanordning skall användas och om avstånd mellan sådan anordning och fordon.

Utskottet

I förevarande motioner hemställes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning i lämpligt sammanhang av varnings-trianglars betydelse för ökad trafiksäkerhet.

Som närmare framgår av den föregående redogörelsen har Nordisk vägtrafikkommitté i ett i maj 1966 avgivet betänkande föreslagit att skyldighet införs för fordonsförare att i vissa situationer sätta ut varningsanordningar när fordon stannats eller parkerats. Skyldigheten skall enligt förslaget omfatta bl. a. det fall att fordon stannats annat än kortvarigt eller parkerats på

körbana utom tätbebyggt område under mörker eller när väderleksförhållandena försvårar möjligheten att i tid se fordonet.

Då motionernas syfte att få en utredning i ämnet till stånd får anses tillgodosett genom det nämnda förslaget får utskottet hemställa,

att förevarande motioner, I: 640 och II: 806, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 28 februari 1967

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson*, Göran Karlsson, Svante Kristiansson, Knut Johansson, Ebbe Ohlsson, Erik Jansson, Åkesson och Fälldin*;

från andra kammaren: herr Johansson i Torp, fru Torbrink, herrar Grebäck, Hedin, Tobé, Sundelin, fru Ekroth och herr From.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.