

Nr 26

Utlåtande i anledning av motioner om obligatorisk defroster och vindrutespolare på bil, m. m.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 419 i första kammaren av herr *Dahlén m. fl.* och nr 529 i andra kammaren av herr *Wedén m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställas

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala att sådan ändring av vägtrafikförordningen bör ske att vad i motionen anförts angående dels defroster och vindrutespolare på alla bilar, dels belyst skylt med texten Släp, dels fartbegränsningsskylt på vissa fordon beaktas».

Motionerna

Motiveringen till ovan angivna motionsyrkande återfinns i motionen II: 445, vari — i denna del — anföres följande.

Förra året kunde äntligen utredningsresultat frambringas som kunde läggas som grund för ett beslut om nya och bättre säkerhetsbestämmelser för fordon. Det gäller nu att kontinuerligt bevaka befintliga normer, internationella regeländringar och tekniska nyheter, som kan motivera ändring av bestämmelserna. I väntan på vad en ny parlamentarisk utredning kan komma att förorda föreslås här endast vissa detaljändringar vad gäller fordons utrustning. Dessa bör kunna genomföras snarast. I några fall kräves ändring i vägtrafikförordningen.

De detaljer som tas upp är följande: släpvarningsskyltar på lastbilar, fartbegränsningsskylt på vissa fordon samt fungerande defroster och vindrutespolare på alla bilar.

Släpvarningsskyltar på lastbilar

51 § i vägtrafikförordningen utgör inget hinder för anbringandet av upplyst firmaskylt på lastbil. Skylten måste visa fast vitt eller gult sken som ej är bländande. Någon varningsskylt med texten »Släp» är däremot inte föreskriven. Den torde dock vara allmänt förekommande. Det finns ingen hållbar motivering för att invänta resultatet av överläggningar inom ECE i denna fråga. Internationell anpassning är av största vikt när föreskrifter på trafiksäkerhetens område utarbetas. En internationell särlagstiftning kan i vissa fall vara motiverad av t. ex. klimatologiska skäl, men en väntan på en sådan

lagstiftning kan bli alltför tidsödande. Skylt av ifrågavarande art bör alltså föreskrivas som obligatorisk redan nu. Ett villkor bör vara att den är försedd med tillfredsställande belysning, då svårigheterna att avgöra om lastbil är försedd med släpfordon är störst i mörker. Ökningen av den tunga trafiken på våra vägar talar också för detta. De tekniska problemen i det här sammanhanget är överkomliga. Vad beträffar skyltens utformning i övrigt hänvisas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens rekommendation i ett meddelande till besiktningsmännen. I enlighet med det anförda föreslås alltså att en bestämmelse om belyst varningsskylt med texten släp gällande för vederbörligt fordon införes i vägtrafikförordningen.

Fartbegränsningsskylt på fordon

I Västtyskland, Holland, Norge och i en rad andra länder finns den bestämmelsen att fordon för vilka en särskilt permanent hastighetsbegränsning gäller, bussar, lastbilar och släpfordon, måste vara försedda med en skylt som anger den aktuella maximihastigheten. För att nå bättre trafiksäkerhet föreslås vederbörlig komplettering av 21 § vägtrafikförordningen. Nämnade skylt bör ha stort värde som upplysning åt medtrafikanter samt vid trafikövervakning. Genom en sådan förändring uppnås också en anpassning till andra länders lagstiftning.

Defroster och vindrutespolare på alla bilar

En arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet har ansett att möjligheterna till mera genomgripande förändringar i fordonskraven är begränsade, om dessa även skall gälla gamla motorfordon. I en nyligen företagen utredning utelämnade man därför dessa helt och inriktade sig på att pröva vilka krav som bör gälla för nya motorfordon. Vad gäller defroster och vindrutespolare ansåg arbetsgruppen det vara uppenbart att denna utrustning måste vara obligatorisk på bil. Äldre bilar utan tillfredsställande utrustning i detta avseende kan relativt enkelt kompletteras med sådan. Ganska effektiva vindrutespolare samt anordningar som åstadkommer nödvändig sikt genom bakrutan finns att inköpa för montering. Mot den bakgrunden förordas ett beslut om defroster och vindrutespolare som obligatorisk utrustning på alla bilar. Lagen bör dock icke träda i kraft förrän efter viss tid. Ett första påpekande om sålunda beslutade krav bör göras i samband med 1969 års obligatoriska besiktning.

Man måste här ta nödvändig hänsyn till vårt lands vinterklimat. Dessutom träder nya och skärpta säkerhetskrav på nya fordon i kraft 1969, vilket gör det nödvändigt att speciellt uppmärksamma de äldre fordonen.

Gällande bestämmelser

Bestämmelser om skyltar på motordrivna fordon och släpfordon återfinnes i 21 § vägtrafikförordningen. Varken i denna

paragraf eller i något annat stadgande föreskrives skyldighet att ha motor-drivet fordon, till vilket kopplats släpfordon, försett med skylt som anger detta förhållande. Inte heller har föreskrivits att fordon eller släpfordon, för vilka permanent hastighetsbegränsning gäller, skall vara försedda med skylt som anger den aktuella maximihastigheten.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (numera statens trafiksäkerhetsverk) har emellertid med anledning av en framställning från Cykel- och mopedfrämjandet lämnat Svenska lasttrafikbilägareförbundet provisoriska anvisningar om utseende och sättet för anbringande av skylt med texten »Släp». Styrelsen har därvid förordat att skylten tills vidare — i avvaktan på eventuella internationella rekommendationer — skall vara utförd med svart text på gul botten och med röd bård. För att märkets värde såsom varning för efterföljande släpfordon skall bevaras bör enligt styrelsen i möjligaste mån förhindras att skylten används, när lastbilen framförs utan tillkopplat släp.

Beträffande defroster och vindrutespolare föreskrives numera, efter en ändring som trädde i kraft den 1 januari 1968, i 3 § 1 mom. n) vägtrafikförordningen att bil skall vara försedd med — förutom vindruta och effektiv vindrutetorkare — effektiv vindrutespolare och anordning för borttagande av is och imma på rutan (defroster); dock behöver chassi utan förarskylt inte vara försett med vindruta och därtill hörande utrustning. Bestämmelserna om vindrutespolare och defroster tillämpas i fråga om fordon som vid registrerings- eller typbesiktning betecknas som 1969 eller senare års modell, i den mån ej Konungen eller trafiksäkerhetsverket meddelar undantag för visst eller vissa fordon.

Tidigare riksdagsbehandling

Vid 1960 års riksdag väcktes motioner, vari föreslogs att dragfordon med tillkopplad släpvagn skulle — i då rådande vänstertrafik — vara utrustad med en på främre, vänstra stänkskärmen på en pejlstång av böjligt material placerad skylt med texten »Släp». Enligt motionärerna uppstod inte sällan fara för cyklister och mopedister då de omkördes av dragfordon med tillkopplad släpvagn. Genom att kopplingsanordningarna ofta var långa, kunde nämligen den omkörde redan när dragbilen passerat få den uppfattningen att omkörningen avslutats. I sitt av riksdagen godkända utlåtande över motionerna anförde *andra lagutskottet* (utl. 1960: 63) att utskottet inte kunnat erhålla några uppgifter, av vilka slutsatser kunde dras angående frekvensen av olyckor av det slag motionärerna åsyftade. Utskottet ansåg det troligt att de flesta olyckor, där cyklister eller mopedister påkörts av släpfordon, haft sin grund i andra omständigheter än bristande insikt om det omkörande fordonets längd. Enär en lagstiftning av det föreslagna innehållet inte heller från andra synpunkter ansågs ha någon mera trafiksäkerhetsfrämjande effekt, fann utskottet inte skäl biträda förslaget.

Vid 1966 och 1967 års riksdagar prövades i anledning av motioner frågan om införandet av en bestämmelse om att släpvagn som framfördes efter traktor bakåt skulle visa skylt med ordet »Traktor» eller endast »T». Motionerna föranledde icke någon åtgärd från riksdagens sida. I sina av riksdagen godkända utlåtanden (1966: 34 och 1967: 11) framförde *tredje lagutskottet* vissa praktiska invändningar mot förslagen, bl. a. att en skylt med ordet »Traktor» för att kunna läsas på betryggande avstånd skulle få så stora dimensioner att en fast montering av den inte var möjlig, eftersom skylten ofta skulle bli till hinder. En lätt avtagbar skylt ansågs inte vara en godtagbar lösning med hänsyn till att sådana skyltar inte används i avsedd omfattning. I den mån någon lösning av frågan kunde uppnås ansåg utskottet att den borde avse inte bara traktorsläpvagnarna utan samtliga i trafiken förekommande långsamtgående fordon. Utskottet underströk att problemen med de långsamtgående fordonen borde ägnas uppmärksamhet och förutsatte att erforderliga initiativ togs under det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet.

Samtliga i nu förevarande motioner berörda frågor behandlades vid 1967 års riksdag i anledning av propositionen nr 166 med förslag till vissa ändringar i vägtrafikförordningen, rörande fordons beskaffenhet och utrustning m. m., samt i anslutning därtill väckta motioner, vilka bl. a. upptog samma yrkanden som de nu aktuella. *Tredje lagutskottet* uttalade i sitt av riksdagen godkända utlåtande (utl. 1967: 62) att förslagen kunde vara värda att närmare prövas i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet samt att utskottet förutsatte att så sker i lämpligt sammanhang. Någon åtgärd från riksdagens sida ansågs inte vara påkallad.

Nordisk vägtrafikkommitté

Nordisk vägtrafikkommittés (NVKs) uppdrag avser utarbetande av förslag till en gemensam vägtrafiklagstiftning för Danmark, Norge, Finland och Sverige. Någon begränsning till viss eller vissa delar av detta område har inte gjorts. Däremot har uttryckligen nämnts trafikregler i inskränkt bemärkelse samt bestämmelser om motorfordons utrustning, vägmärken, trafiksignaler och liknande. Samtliga dessa ämnesområden har diskuterats av NVK, som i och med avlämnande av betänkandet Vägtrafikregler (NU 1966: 2) har avslutat arbetet i vad avser vägmärken och egentliga trafikregler.

För arbetet med utrustningsbestämmelserna har NVK med respektive departements samtycke under år 1963 tillsatt en teknisk undergrupp som till NVK överlämnat vissa förslag till enhetliga regler på detta område. En fullständig samordning av utrustningsbestämmelserna kommer enligt NVK att ta mycket lång tid. Bestämmelserna är i hög grad beroende av administrativt-tekniska riktlinjer och detaljföreskrifter i varje land. Bl. a. med hänsyn härtill har NVK i skrivelse den 19 november 1965 till respektive departement ansett det mest ändamålsenliga vara att det fortsatta samordningsarbetet på detta område utförs av den tekniska gruppen direkt under respektive depar-

tement. NVK har också framhållit att oavsett i vilken form detta arbete kommer att bedrivas är det angeläget att vissa utrustningsbestämmelser, som har nära anknytning till de egentliga trafikreglerna, snarast möjligt samordnas. Särskilt gäller detta enligt kommittén bestämmelserna om fordons belysning.

Utskottet

I motionerna föreslås vissa detaljändringar i bestämmelserna om fordons utrustning. Motionärerna hemställer sålunda att den redan allmänt förekommande varningsskylten på lastbil, som utvisar att fordonet åtföljs av ett släpfordon, samt skylt utvisande maximihastighet för bussar, lastbilar och släpfordon, skall bli obligatoriska. Vidare förordas att krav på vindrutespolare och defroster efter hand införs även beträffande bilar som är äldre än dem som betecknats som 1969 års modell.

Som framgår av den ovan lämnade redogörelsen prövades motioner med samma innehåll av 1967 års höstriksdag i samband med behandlingen av en proposition med förslag till ändrade bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning m. m., vilken grundats på en allmän översyn av gällande bestämmelser på området. I sitt av riksdagen godkända utlåtande i ärendet anförde utskottet att motionsförslagen kunde vara värda att närmare prövas i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet och förutsatte att så skedde i lämpligt sammanhang. Någon åtgärd från riksdagens sida ansågs inte vara påkallad.

Andra skäl än de som åberopades i fjolårets motioner i ämnet har inte anförts i nu förevarande motioner. Ej heller har några omständigheter som bör föranleda ett ändrat ställningstagande från riksdagens sida inträffat under den korta tid som förflutit sedan frågan senast prövades. Utskottet kan därför icke tillstyrka bifall till motionerna. Utöver vad som anfördes i nyssnämnda utlåtande må emellertid erinras om att de berörda frågorna omfattas av nordisk vägtrafikkommittés uppdrag att utarbeta förslag till en gemensam vägtrafiklagstiftning för Danmark, Finland, Norge och Sverige samt att frågor om fordons beskaffenhet och utrustning skall prövas vid den världskonferens i FN:s regi som skall äga rum i slutet av år 1968 för utarbetande av en ny allmän vägtrafikkonvention.

Under hänvisning till det anförda får utskottet hemställa

att motionerna I: 419 och II: 529 icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 19 mars 1968

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson (fp), Svante Kristiansson (s), Ebbe Ohlsson (h), Erik Jansson (s), Åkesson (fp), Herbert Larsson (s)*, fru Landberg (s)* och herr Nils Nilsson (cp)*;

från andra kammaren: herr Nyberg (fp), fru Torbrink (s), fröken Anderson i Lerum (s), fru Ekroth (s), herrar From (fp), Hammarberg (s), Krönmark (h) och Josefson i Arrie (cp).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Alexanderson* (fp), *Åkesson* (fp), *Nyberg* (fp) och *From* (fp), som ansett

a) att det avsnitt under rubriken Utskottet som börjar med orden »Som framgår» och slutar med orden »allmän vägtrafikkonvention», bort ha följande lydelse:

Frågan om bilars beskaffenhet och utrustning från trafiksäkerhetssynpunkt har tilldragit sig ökande intresse under senare år. Som framgår av redogörelsen ovan beslöts förra året i åtskilliga hänseenden ändringar i gällande bestämmelser på detta område, vilka torde vara av stort värde för en ökad trafiksäkerhet. Enligt utskottets mening är det emellertid angeläget att man inte låter sig nöja härmed. Även om det är önskvärt att vårt land medverkar till att få till stånd säkerhetsföreskrifter med största möjliga internationella förankring, bör sådana strävanden inte hindra smärre reformer av brådskande natur. En särlagstiftning kan också vara motiverad av speciella förhållanden, t. ex. av klimatologisk natur. Det sist sagda gäller i fråga om utrustning för borttagande av is och imma från vindrutor. Med hänsyn till vårt klimat bör kravet på effektiv utrustning härvidlag inte begränsas till nya bilar utan i enlighet med motionärernas förslag utsträckas till gamla motorfordon. Erforderlig komplettering torde i flertalet fall kunna ske utan större kostnad och besvär. Som motionärerna anfört bör en ändring i nu nämnt hänseende ske först efter viss tid.

Även motionärernas förslag rörande skyltar på vissa fordon bör genomföras utan ytterligare dröjsmål. Bägge slagen av skyltar synes ha stort värde som upplysning åt andra trafikanter och allmänt sett en trafiksäkerhetsfrämjande effekt. Det må även framhållas att skylt som anger att permanent hastighetsbegränsning gäller för fordonet redan är obligatorisk i en rad andra länder. Beträffande skylten med texten »Släp», som redan allmänt förekommer i vårt land utan att vara obligatorisk, bör gälla att den skall vara försedd med tillfredsställande belysning, då som motionärerna framhåller svårigheterna att avgöra om lastbil är försedd med släpfordon är störst i mörker.

Vad utskottet anfört bör ges Kungl. Maj:t till känna.

b) att utskottet bort hemställa

att riksdagen i anledning av motionerna I: 419 och II: 529 i skrivelse till Kungl. Maj:t ger till känna vad utskottet ovan anfört.