

Nr 8.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om förtydligande av vägtrafikförordningens bestämmelser beträffande gåendes skyldigheter att åtlyda trafikljussignaler, m. m.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 310 i första kammaren av herr *Lundqvist m. fl.* samt nr 400 i andra kammaren av herrar *Birke* och *Kyling*.

I motionerna, vilka äro likalydande, sägs, att det skulle vara värdefullt om bestämmelserna i vägtrafikförordningen rörande gåendes skyldighet att åtlyda trafikljussignaler kunde bliva så utformade, att någon oklarhet för gemene man ej behövde föreligga. Motionärerna anse vidare, att i förordningen bör klart sägas ifrån, att vid transporter av gods, som skjuter utanför fordonet på sätt i 52 § sägs, godset skall vara tydligt utmärkt, då mörker råder med lykta, som avger sådant sken, att det överskjutande godset tillfredsställande belyses, och eljest med flagga eller annan lämplig anordning. Därjämte synes det motionärerna böra övervägas, om icke straffet för överträdelse av ifrågavarande bestämmelse borde vara dagsböter i stället för såsom nu jämlikt 67 § andra stycket till 300 kronor maximerade böter. Slutligen uttala motionärerna, att trafiksäkerheten skulle väsentligt gagnas, om två baklyktor bleve obligatoriska för alla bilar och om det därjämte föreskreves, att bilarna baktill skulle vara försedda med reflexanordningar, som vid belysning återkastade rött sken. 3 § 1 mom. f) vägtrafikförordningen borde därför ändras.

Motionerna utmynna i en hemställan, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, dels att bestämmelserna i vägtrafikförordningen beträffande gåendes skyldigheter att åtlyda i trafiken förekommande ljussignaler måtte förtydligas, dels att 3 § 1 mom. f), 52 § 2 mom. och 67 § vägtrafikförordningen måtte ändras på sätt i motionerna föreslagits.

Beträffande de skäl, som i övrigt anförts till stöd för denna hemställan, får utskottet hänvisa till motionerna.

I. Beaktande av anvisningar i trafiken.

Vägtrafikförordningen den 28 september 1951, som ersätter 1936 års motorfordonsförordning och vägtrafikstadga, trädde i kraft den 1 januari 1952.

39 och 40 §§ innehålla vissa trafikregler för samtliga vägtrafikanter. Med vägtrafikant förstås envar som färdas eller eljest vistas på väg eller i fordon på väg.

I 39 § finnes en grundregel, som säger, att vägtrafikant skall iakttaga den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka be-tingas av omständigheterna, samt uppträda så, att han icke onödigtvis hindrar eller stör trafiken. Även i övrigt skall vägtrafikant visa hänsyn mot andra vägtrafikanter och mot dem, som bo eller uppehålla sig vid vägen.

Bestämmelser angående skyldigheten att beakta anvisningar i trafiken finnas i 40 §. 1 mom. är av följande lydelse:

»Vägtrafikant skall ställa sig till efterrättelse de anvisningar rörande trafiken, vilka meddelas genom uppsatta anslag, vägmärken och signaler.

Förare av utryckningsfordon må dock i trängande fall underlåta att följa i föregående stycke avsedda bestämmelser.»

Enligt 2 mom. skall vägtrafikant efterkomma polismans anvisningar till trafikens ordnande och stanna, när polisman därtill giver tecken. Förare av motordrivet fordon skall åtlyda besiktningsmans tecken att stanna.

I anslutning till nu nämnda bestämmelser må jämväl anmärkas, att i 46 § 1 mom., som handlar om hastighet vid trafik med fordon, finnes en föreskrift om att förare av fordon skall, då fordonet närmar sig obehäskat, tydligt markerat övergångsställe för gående, nedbringa hastigheten så, att fordonet kan stannas framför övergångsstället för att lämna gående tillfälle att passera.

Kungörelsen den 7 december 1951 angående vägmärken m. m. innehåller i 33 § bestämmelser om vissa trafiksignaler. Där stadgas, att trafiksignal, som användes för reglering av *fordonstrafik* på annan plats än vid järnvägs korsning i plan, vid färja eller vid rörlig bro, skall hava signal-ljus med fast sken i färgerna rött, gult och grönt. Signalljusen skola anbringas ovanför varandra, det röda överst och det gröna underst. Signalerna skola hava följande innebörd: rött sken skall betyda »Stopp», grönt sken skall betyda »Kör», gult sken, som visas jämte rött eller grönt sken, skall endast innebära varsel om att växling från rött till grönt sken respektive från grönt till rött sken är omedelbart förestående.

Till grund för den nya vägtrafikförordningen ligger ett betänkande av 1944 års trafikförfattningssakkunniga (SOU 1948: 34).

Den mot 40 § 1 mom. första stycket vägtrafikförordningen svarande bestämmelsen hade av de sakkunniga givits följande formulering:

»Trafikant skall ställa sig till efterrättelse de bestämmelser rörande trafiken, som såvitt honom angår meddelas genom uppsatta anslag, vägmärken och signaler.»

I motiveringen anförde de sakkunniga:

Enligt 3 § 2 mom. vägtrafikstadgan åligger det annan vägfarande än gå-

ende att åtlyda till ledning för trafiken vid väg uppsatta anslag, varningsmärken och signaler. Beträffande gående gäller enligt 14 § 1 mom. sista stycket samma stadga att denne bör uppmärksamma till ledning för trafiken vid vägen uppsatta anslag, varningsmärken och signaler. På senare tid ha särskilda trafiksignaler för gående börjat komma till användning. Enligt de sakkunnigas mening bör gående vara skyldig åtlyda dylika signaler. Överhuvud synes det böra åligga varje trafikant att ställa sig till efterrättelse de bestämmelser rörande trafiken, som såvitt honom angår meddelas genom uppsatta anslag, vägmärken och signaler. Bestämmelserna i andra stycket i förevarande paragraf ha avfattats i enlighet härmed. Vid utarbetandet av nya bestämmelser angående vägmärken m. m. torde få beaktas behovet av klagörande regler angående för vilket eller vilka slag av trafikanter de olika vägmärkena och trafiksignalerna äro avsedda.

Förslaget till den nya vägtrafikförordningen underställdes genom proposition nr 30 1951 års riksdag för yttrande. I propositionen uttalades, att i förhållande till 3 § 2 mom. och 14 § 1 mom. sista stycket vägtrafikstadgan förslaget innebure — såsom de sakkunniga förordat — den skärpningen, att gående icke allenast borde utan vore skyldig att rätta sig efter ifrågavarande anvisningar, såvitt desamma anginge honom.

II. Fordons last.

Bestämmelser om fordons last finnas i 52 § vägtrafikförordningen. Där stadgas i 1 mom., att på fordon får icke gods lastas eller personer placeras så, att föraren kommer att sakna nödig sikt eller erforderliga möjligheter till manövrering, eller så, att fara eljest uppstår för person eller egendom, eller så, att trafiken onödigtvis hindras eller störes.

I 2 mom. sägs, att om på fordon föres gods, som skjuter utanför fordonet framtill eller mer än 150 centimeter baktill, godsets yttersta del skall vara tydligt utmärkt med flagga, lykta eller annan lämplig anordning, såframt icke godset föres på sådant sätt, att särskilt utmärkande uppenbarligen ej erfordras.

Enligt 3 mom. äger polisman, som finner fordon vara så lastat, att fortsatt färd med fordonet icke kan äga rum utan uppenbar fara eller olägenhet, förbjuda sådan färd, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra färdens.

Enligt 67 § andra stycket straffas den, som bryter mot 52 § 2 mom., med böter, högst trehundra kronor.

*Trafikförfattnings*sakkunniga hade föreslagit följande lydelse av 52 § 2 mom.: »Om på fordon föres gods, som skjuter mer än 150 centimeter utanför fordonet framtill eller baktill, skall godsets yttersta del vara tydligt utmärkt på lämpligt sätt.»

I motiveringen till denna bestämmelse uttalade de sakkunniga:

Trafikförfattningssakkunniga ha med hänsyn till trafiksäkerheten icke ansett sig böra underlåta att i sitt förslag upptaga bestämmelser angående särskilt utmärkande av långt utskjutande gods. Vare sig godset mera bety-

dande skjuter utanför fordonet framtill eller baktill, föreligga stora risker, att detsamma icke i tillräckligt god tid observeras av trafikanter, som komma i fordonets närhet. För att i görligaste mån undanröja dessa risker, vilka föreligga såväl under mörker som vid dagsljus, synes enligt de sakkunnigas mening i fall, då på fordon föres gods, som skjutet mer än 150 centimeter utanför fordonet framtill eller baktill, godsets yttersta del böra vara tydligt utmärkt på lämpligt sätt. Då ett utmärkande av godset regelmässigt torde vara påkallat ur trafiksäkerhetssynpunkt, bör för undvikande av bristande enhetlighet vid tillämpningen en bestämmelse om skyldighet att utmärka godset gälla oberoende av lastens mer eller mindre i ögonen fallande färg eller utseende. I anslutning till vad nu anförts ha de sakkunniga avfattat de föreslagna bestämmelserna i 2 mom.

I det förslag till vägtrafikförordning, som upptogs i propositionen till 1951 års riksdag, hade allenast vidtagits den jämkningen i de sakkunnigas förslag, att flagga och lykta upptagits som exempel på lämpliga anordningar för utmärkande av godsets yttersta del.

I sitt i anledning av propositionen avgivna utlåtande, nr 30, anförde *andra lagutskottet* angående ifrågavarande bestämmelse bland annat följande:

Vad först angår bestämmelsens principiella utformning vill utskottet framhålla, att det givetvis är särskilt farligt med gods, som skjutet ut framtill. Faran av sådant gods kan vara betydande, även om det skjutet utanför fordonet mindre än 150 centimeter. Med hänsyn härtill förordar utskottet, att den i propositionen föreslagna regeln jämkas så, att godset skall på angivet sätt utmärkas, om det skjutet utanför fordonet framtill eller mer än 150 centimeter baktill.

Utskottet vill emellertid framhålla, att lasten stundom kan vara så anordnad, att dess gränser måste tydligt falla i ögonen även utan särskilt utmärkande. På en kompakt last av exempelvis timmer kan sålunda en markering i form av flagga eller dylikt ibland vara tämligen överflödig, även om lasten skjutet avsevärt utanför fordonet. Utskottet förutsätter, att åt uttrycket »annan lämplig anordning» gives en så vidsträckt innebörd, att särskild markering icke kräves i det fall, att lasten i och för sig kan sägas utgöra lämplig anordning till andra vägtrafikanters varskoende.

Beträffande ansvarsbestämmelserna ha *trafikförfattningssakkunniga* uttalat, att de vid valet mellan dagsböter och andra böter (s. k. penningböter) i stort sett följt de grunder, som tillämpades i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan.

III. Belysning å bilar.

I 3 § 1 mom. vägtrafikförordningen finnas bestämmelser om hur bil skall vara beskaffad. Under punkt f) sägs, att bil skall vara försedd baktill med *dels* lykta, varigenom på bilen anbragt bakre registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt kan så belysas med vitt sken, att den under mörker

lätt avläses (skyltlykta), *dels* lykta, som kan visa rött sken bakåt (baklykta), *dels ock* lykta, som vid användning av fotbroms eller motsvarande anordning kan visa rött eller gult sken bakåt (stopplykta). Dessa lyktor få kombineras.

I 51 § stadgas bland annat följande.

Då fordon under mörker föres på väg, skall i 3—8 §§ föreskriven lykta vara tänd. På bil och motorcykel skall sådan lykta hållas tänd även vid färd på väg i tät dimma. Har släpvagn kopplats till bil, behöver baklykta hållas tänd endast på släpvagnen eller, om flera släpvagnar tillkopplats, på den sista av dessa. Skyltlykta behöver i fall, som här avses, hållas tänd endast på bilen eller, om tillkopplad släpvagn enligt 21 § skall vara försedd med sådan registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt, som skall föras på bilen, endast på dylik släpvagn. I stället för stadgad lykta för sken framåt må motsvarande parkeringslykta användas på väg, där tillfredsställande belysning är anordnad.

Fordon, som under mörker är uppställt på väg, där tillfredsställande belysning icke är anordnad, skall vara försett med belysnings- eller reflexanordning, som utmed vägen utsänder eller reflekterar vitt eller gult ljus framåt och rött ljus bakåt.

Dubbla baklyktor på bil ha ej föreskrivits i 1949 års internationella vägtrafikkonvention.

I propositionen nr 30 till 1951 års riksdag behandlades icke särskilt frågan om obligatoriska dubbla baklyktor. Däremot upptogs i propositionen ett närliggande spörsmål, nämligen huruvida — i överensstämmelse med vad som gällde enligt konventionen — i svensk rätt borde införas skyldighet att ha bil försedd med dubbla bakreflektorer. På anförda grunder (se prop. s. 116—117) fann *föredragande departementschefen*, att sådan skyldighet principiellt icke borde stadgas i vårt land. I enlighet därmed medtogs i propositionen — med undantag, varom här ej är fråga — icke någon föreskrift om obligatoriska dubbla bakreflektorer.

I sitt ovan nämnda utlåtande, nr 30, anförde andra lagutskottet härom bland annat:

Genom dubbla baklyktor på bil vinnas otvivelaktigt vissa fördelar ur trafiksäkerhetssynpunkt. Detta utgör i och för sig ett skäl för att göra sådana lyktor obligatoriska icke blott för lastbil utan även för annan bil. Emellertid skulle införandet av en tvingande bestämmelse i ämnet innebära en mycket genomgripande åtgärd. Flertalet bilar i vårt land tillhör nämligen äldre årsklasser, och dessa äldre bilar sakna i allmänhet dubbla baklyktor. Vad särskilt angår lastbilarna, bruka även senare årsmodeller sakna sådan utrustning. Om man gjorde dubbla baklyktor obligatoriska, skulle följaktligen ett stort antal särskilt av lastbilsägarna åsamkas ej obetydliga utgifter. Hårtill kommer, att hållandet av dubbla baklyktor på lastbil stundom kan innebära olägenhet med hänsyn till lastbilens konstruktion eller användningssätt.

Med hänsyn till de antydda olägenheterna kan det enligt utskottets mening knappast anses föreligga tillräckliga skäl att göra dubbla baklyktor obligatoriska för bil eller visst slag av bil.

Liknande invändningar som mot en föreskrift om dubbla baklyktor kunna även göras mot det i 1949 års konvention upptagna stadgandet om dubbla bakreflektorer. Utskottet anser därför ej heller ett sådant stadgande böra för närvarande införas.

På grund härav och då vad i propositionen föreslagits i fråga om bakre belysningsanordningar på bil förefaller lämpligt, vill utskottet — med avstyrende av motionärernas förslag — förorda propositionens bestämmelser i denna del.

IV. Utskottet.

Efter mycket omfattande förarbete utfärdades den 28 september 1951 den nya vägtrafikförordningen, som trädde i kraft den 1 januari 1952. Enligt utskottets mening måste fordras mycket starka skäl för att redan nu förorda ändring av de nya bestämmelserna.

Motionärerna finna bestämmelserna om gåendes skyldighet att åtlyda i trafiken förekommande ljussignaler i behov av förtydligande. Ljussignalerna — liksom övriga vägmärken — gälla uppenbarligen endast det slag av trafikanter, för vilka signalerna äro avsedda. Detta uttryckes i motiven till ifrågavarande bestämmelse sålunda, att gående är skyldig att rätta sig efter anvisningarna och signalerna, »såvitt desamma angå honom». De ljussignaler med rött, gult och grönt ljus, som ofta förekomma i gatukorsningar, äro icke avsedda för gående. Detta framgår med all tydlighet av bestämmelsen i 33 § kungörelsen angående vägmärken m. m., i vilken det sägs, att trafiksignal, som användes för reglering av *fordonstrafik* på annan plats än vid järnvägs korsning i plan, vid färja eller vid rörlig bro, skall hava signalljus med fast sken i färgerna rött, gult och grönt. Även om den gående således icke är direkt skyldig att rätta sig efter dessa ljussignaler, bör han dock uppenbarligen iakttaga den största försiktighet vid korsandet av körbanan. Försummelse därvidlag kan föranleda ansvar för ovarsamhet. På senare tid ha särskilda trafiksignaler för gående börjat komma till användning. Dessa signaler är den gående skyldig att åtlyda. Utskottet vill i samband med vad nu anförts anmärka, att Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande inom de närmaste dagarna kommer att utgiva en upplysningsskrift angående den nya vägtrafikförordningen m. m.

Motionärerna önska vidare, att i vägtrafikförordningen skall stadgas, att från fordon utskjutande gods skall vara tydligt utmärkt, då mörker råder med lykta som avger sådant sken, att det överskjutande godset tillfredsställande belyses, och eljest med flagga eller annan lämplig anordning. De sakkunnigas förslag till vägtrafikförordning innehöll i denna del endast en bestämmelse om att godsets yttersta del skulle vara tydligt utmärkt på lämpligt sätt. Flagga och lykta har intagits i förordningen som exempel på

en lämplig anordning. Utskottet anser det icke nu böra komma i fråga att införa en tvingande bestämmelse om att under mörker godset skall vara utmärkt med lykta. En sådan bestämmelse skulle sannolikt komma att medföra vissa praktiska svårigheter vid montering av ljusanordningar och förorsaka förhållandevis stora kostnader. Andra effektiva anordningar än lykta torde jämväl kunna tänkas. Utskottet vill emellertid i samband härmed särskilt understryka, att oavsett vilken anordning som kommer till användning, vägtrafikförordningen som oeftergivligt villkor uppställer, att godsets yttersta del skall vara *tydligt* utmärkt.

Förseelse mot bestämmelserna i 52 § 2 mom. har betraktats närmast som en s. k. ordningsförseelse. På grund därav och med hänsyn till de grunder, som tillämpades i den gamla motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, har i straffskalan upptagits allenast böter, högst trehundra kronor. Någon anledning att nu ändra på denna bestämmelse torde ej finnas.

Frågan huruvida bilar skola vara försedda med dubbla baklyktor och därjämte med reflexanordningar baktill ägnades ingående uppmärksamhet under behandlingen vid fjolårets riksdag av förslaget till den nya vägtrafikförordningen. Utskottet ansåg då, såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen, tillräckliga skäl ej föreligga, att förorda obligatoriska bestämmelser om dubbla baklyktor och om reflexanordningar. Utskottet finner icke anledning att nu frångå den ståndpunkt i denna fråga, som utskottet och riksdagen då intogo. Givetvis är det dock i hög grad önskvärt, att fordon äro försedda såväl med dubbla baklyktor som reflexanordningar.

Utskottet finner sålunda icke de i motionerna påtalade förhållandena giva utskottet anledning till att nu föreslå någon ändring i vägtrafikförordningen, och utskottet får därför hemställa,

att förevarande motioner, I: 310 och II: 400, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 12 februari 1952.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från första kammaren: herrar Norman, Sten, Nils Elowsson, Sunne, Wistrand, Uhlén, Bengtson och Nils Theodor Larsson*;

från andra kammaren: herr Jacobsson i Igelsbo*, fru Johansson i Norrköping, herrar Nilsson i Göteborg, Hagård, fröken Höjer, herrar Carlsson i Bakeröd, Andersson i Alfredshem* och Odhe.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.