

Nr 48

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 23 mars 1961 dagtecknad proposition, nr 130, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, anhållit om riksdagens yttrande över vid propositionen fogat förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

I samband med propositionen har utskottet behandlat följande i ämnet väckta motioner, nämligen

A. vid riksdagens början väckta motioner:

de likalydande motionerna nr 49 i första kammaren av herr *Ohlsson, Ebbe*, och fru *Gärda Svenson* och nr 65 i andra kammaren av herrar *Darlin* och *Nordgren* om temporär hastighetsbegränsning för motorfordon,

de likalydande motionerna nr 274 i första kammaren av herr *Hermansson* och nr 247 i andra kammaren av herr *Björkänge m. fl.* om viss allmän hastighetsbegränsning,

motionen nr 156 i första kammaren av herrar *Elowsson, Nils*, och *Kristiansson* om allmän hastighetsbegränsning för motorfordon.

B. i anledning av propositionen väckta motioner:

de likalydande motionerna nr 659 i första kammaren av herr *Sveningsson* och nr 785 i andra kammaren av fru *Kristensson*.

Till utskottet har inkommit skrift från Svenska omnibusägareförbundet.

Det vid propositionen fogade förslaget till förordning om ändring i vägtrafikförordningen har följande lydelse.

Förslag

till

Förordning om ändring i vägtrafikförordningen den
28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas *dels* att 3 § 6 mom., 6 § 1 mom., 27 § 6 mom., 51 § 1 mom., 56 § 4 och 5 mom., 61 § 1 mom., 65 § 1, 2 och 6 mom. samt 67 och 69 §§ vägtrafikförordningen den 28 september 1951 skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, *dels* att till 56 § nämnda förordning skall fogas ett nytt moment, betecknat 6 mom., på sätt nedan angives, *dels ock* att i förordningen skall införas en ny paragraf, betecknad 24 a §, jämte föregående överskrift, allt på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

3 §.

6 mom. På buss, som är byggd för befordran av flera än 30 personer (passagerare) utöver föraren, och på lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton, skall, därest *Kungl. Maj:t* så förordnar, finnas instrument, som på ett varaktigt sätt upptecknar *dels* vid varje tidpunkt under färd bilens hastighet, *dels* körtiden, *dels* ock den tillryggalagda väglängden (färdskrivare). Uppteckningen skall av bilens ägare bevaras under ett år. Det åligger bilens ägare och förare att på anmodan överlämna av honom innehavda uppteckningar till besiktningsman eller polisman eller i övrigt till den myndighet Konungen förordnar.

6 mom. På buss, som är byggd för befordran av flera än 30 personer (passagerare) utöver föraren, och på lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton, skall, därest *Konungen* så förordnar, finnas instrument, som på ett varaktigt sätt upptecknar *dels* vid varje tidpunkt under färd bilens hastighet, *dels* körtiden, *dels* ock den tillryggalagda väglängden (färdskrivare). Uppteckningen skall av bilens ägare *förses med anteckningar i enlighet med vad därom bestämmes av myndighet som Konungen förordnar* samt bevaras under ett år. Det åligger bilens ägare och förare att på anmodan överlämna av honom innehavda uppteckningar till besiktningsman eller polisman eller i övrigt till den myndighet Konungen förordnar.

Färdskrivaren skall — — — — — statens provningsanstalt.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

6 §.

1 mom. Släpvagn, som drages av bil, skall vara försedd med

a) tillfredsställande kopplingsanordning;

b) om släpvagnen är avsedd för personbefordran, effektiv broms, som kan manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på dragande bil och, *såvitt angår annan släpvagn än påhängsvagn*, är så beskaffad, att släpvagnen inbromsas vid brott på kopplingsanordningen;

c) om släpvagnen är avsedd för personbefordran eller dess tjänstevikt överstiger 400 kilogram, broms, som kan på sluttande mark kvarhålla släpvagnen, även om denna fränkopplats bilen;

d) antingen luftringar eller ock andra ringar eller band av beskaffenhet, som godkänts av den myndighet Konungen därtill förordnar;

e) baktill *dels* lykta, varigenom på släpvagnen anbragts registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt, som avser bilen, kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skyltlykta), *dels* två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta

1 mom. Släpvagn, som drages av bil, skall vara försedd med

a) tillfredsställande kopplingsanordning;

b) om släpvagnen är avsedd för personbefordran *eller dess totalvikt överstiger 750 kilogram*, effektiv broms, som kan manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på dragande bil och är så beskaffad, att släpvagnen *automatiskt* inbromsas vid brott på kopplingsanordningen; *dock att automatisk bromsverkan ej erfordras i fråga om tvåhjulig husvagn eller mindre bagagevagn, därest den är försedd med tillförlitlig reservkoppling, bestående av exempelvis kedja eller ställina*;

c) om släpvagnen är avsedd för personbefordran eller dess tjänstevikt överstiger 400 kilogram, broms som kan på sluttande mark kvarhålla släpvagnen, även om denna fränkopplats bilen, *och som kan manövreras från släpvagnen eller, där denna ej är avsedd för personbefordran, från plats vid sidan av densamma*;

d) antingen luftringar eller ock andra ringar eller band av beskaffenhet, som godkänts av den myndighet Konungen därtill förordnar;

e) baktill *dels* lykta, varigenom på släpvagnen anbragt registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt, som avser bilen, kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skyltlykta), *dels* två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta

(Gällande lydelse)

lyktor, som kunna visa rött sken bakåt (baklyktor), *dels* lykta, som vid användning av fotbroms eller motsvarande anordning på dragande bil visar rött eller gult sken bakåt (stopplykta), *dels ock* två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkasta rött sken bakåt; och få lyktor och reflexanordningar kombineras; samt

f) stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller däremot svarande anordningar; stänkskydd erfordras dock icke på chassi och ej heller på sådan släpvagn för godsbefordran, varest skyddet finnes medföra avsevärd olägenhet med hänsyn till släpvagnens konstruktion och ändamål.

Vad i detta moment stadgas om broms, skyltlykta, baklyktor och stopplykta skall icke gälla släpvagn, som vid eldfara användes av brandväsendet.

(Föreslagen lydelse)

lyktor, som kunna visa rött sken bakåt (baklyktor), *dels* lykta, som vid användning av fotbroms eller motsvarande anordning på dragande bil visar rött eller gult sken bakåt (stopplykta), *dels ock* två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkasta rött sken bakåt; och få lyktor och reflexanordningar kombineras; samt

f) stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller däremot svarande anordningar; stänkskydd erfordras dock icke på chassi och ej heller på sådan släpvagn för godsbefordran, varest skyddet finnes medföra avsevärd olägenhet med hänsyn till släpvagnens konstruktion och ändamål.

Släpvagn, som skall vara försedd med broms avsedd att manövreras från dragande bil, må ej kopplas till annan bil än sådan som är försedd med anordningar, vilka möjliggöra tillkoppling av släpvagnens bromssystem utan menlig inverkan på bilens eget bromssystem.

Vad i detta moment stadgas om broms, skyltlykta, baklyktor och stopplykta skall icke gälla släpvagn, som vid eldfara användes av brandväsendet. *Undantag från vad i detta moment stadgas om broms må jämväl i andra fall medgivas av myndighet, som Konungen bestämmer.*

*Särskild kopplings-
besiktning*

24 a §.

Har Konungen förordnat, att släpvagnar av visst slag skola un-

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

dergå särskild kopplingsbesiktning, må efter utgången av tid, som anges i förordnandet, sådan släpvagn ej dragas av bil, med mindre bilen och släpvagnen samtidigt inställs hos besiktningsman och släpvagnen av denne godkänts för koppling till bilen.

Rörande besiktning som nu avses skola bestämmelserna i 24 § 2 och 3 mom. äga motsvarande tillämpning.

Det av besiktningsmannen utfärdade intyget skall medföras under färd med släpvagnen och skall på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman. Intyget skall vara i sådant skick, att det kan avläsas utan svårighet.

27 §.

6 mom. Kontrollbesiktning av fordon, för vilket turistvagnslicens utfärdats, avser att utröna, huruvida fordonet är i sådant skick, som stadgas i 2—4 samt 6 §§, dock att fordonet icke behöver vara försett med mer än en baklykta samt att bil ej heller behöver uppfylla föreskrifterna i 3 § 1 mom. h), l) och m) om körriktningsvisare, sätt för kopplingsanordnings fästande och hastighetsmätare eller föreskrifterna i 3 § 2 mom. tredje och fjärde styckena om förarhytt och andra utrymmen för driftspersonal samt om förbud mot vissa anordningar. Därest fordonet befinner sig i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen på licensen teckna bevis därom.

6 mom. Kontrollbesiktning av fordon, för vilket turistvagnslicens utfärdats, avser att utröna, huruvida fordonet är i sådant skick, som stadgas i 2—4 samt 6 §§.

Utan hinder av vad i första stycket sägs skall vid där avsedd besiktning iakttagas

att fordonet icke behöver vara försett med mer än en baklykta;

att bil icke behöver uppfylla föreskrifterna i 3 § 1 mom. h), l) och m) om körriktningsvisare, sätt för kopplingsanordnings fästande och hastighetsmätare eller föreskrifterna i 3 § 2 mom. tredje och fjärde styckena om förarhytt och andra utrymmen för driftspersonal samt om förbud mot vissa anordningar; samt

att släpvagn, vilken icke är avsedd för personbefordran, ej behöver vara försedd med sådan broms-

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

anordning, som avses i 6 § 1 mom. första stycket b).

Därest fordonet befinnes vara i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen på licensen teckna bevis därom.

51 §.

1 mom. Då fordon — — — — — dylik släpvagn.

I stället — — — — — är anordnad.

Fordon, som — — — — — ljus framåt.

På fordon — — — — — 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. Vad här stadgas avser icke körriktningsvisare.

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 stadgas avser icke körriktningsvisare.

56 §.

4 mom. På Konungen ankommer att meddela de ytterligare föreskrifter angående högsta hastighet, som med hänsyn till särskilda förhållanden må för viss tid finnas påkallade beträffande riket i dess helhet eller del därav. Där annat icke angivits i föreskriften, innebär denna ej ändring av annan i denna förordning eller med stöd därav meddelad föreskrift om lägre hastighet.

4 mom. Bestämmelserna i denna paragraf skola icke gälla uttryckningsfordon, då det användes vid uttryckning, och ej heller annat fordon, då det användes vid eldfara för

5 mom. Bestämmelserna i denna paragraf och med stöd därav meddelade föreskrifter skola icke gälla uttryckningsfordon, då det användes vid uttryckning, och ej heller annat

(Gällande lydelse)

brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i bråds-kande yrkesutövning.

5 mom. Om myndighets befo-genhet att göra undantag från be-stämmelserna i denna paragraf stadgas i 61 och 63 §§.

(Föreslagen lydelse)

fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i bråds-kande yrkesutövning.

6 mom. Om myndighets befo-genhet att göra undantag från be-stämmelserna i denna paragraf och med stöd därav meddelade föreskrif-ter stadgas i 61 och 63 §§.

61 §.

1 mom. Del tillkommer — — — — — av trafiken.

Såvitt angår — — — — — g/ sägs.

Länsstyrelsen äger föreskriva lägre eller högre hastighet än som tillåtes i 56 §.

Länsstyrelsen äger föreskriva lägre eller högre hastighet än som tillåtes i 56 § 1—3 mom. Av Konungen med stöd av 56 § 4 mom. meddelad föreskrift angående högsta hastighet utgör ej hinder för länsstyrelsen att föreskriva lägre hastig-het.

Väg må — — — — — väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

65 §.

1 mom. Brukas fordon — — — — — förenad därmed.

Den, som icke efterkommer vad i 3 § 6 mom. sägs om skyldighet att bevara uppteckning eller att på anmodan överlämna sådan uppteckning, straffes med dagsböter.

Den, som icke efterkommer vad i 3 § 6 mom. sägs om skyldighet att göra anteckningar på färdskrivar-uppteckning, att bevara uppteckningen eller att på anmodan överlämna sådan uppteckning, straffes med dagsböter.

2 mom. Brukas motordrivet fordon eller släpfordon i strid mot 11 §, 12 § 1 mom. eller 13 § 1 mom. eller mot bestämmelse, som meddelats med stöd av 27 § 1 mom., eller mot 27 § 2 eller 3 mom., eller brukas fordonet i strid mot förbud, som

2 mom. Brukas motordrivet fordon eller släpfordon i strid mot 11 §, 12 § 1 mom., 13 § 1 mom. eller 24 a § första stycket eller mot bestämmelse, som meddelats med stöd av 27 § 1 mom., eller mot 27 § 2 eller 3 mom., eller brukas fordonet i strid

(Gällande lydelse)

meddelats enligt 22 eller 23 §, vare ägaren förfallen till dagsböter.

6 mom. Den, som — — — — — med dagsböter.

Till samma — — — — — sjätte stycket.

Förseelse mot 10 § 6 mom., 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 21 § 2 mom. första stycket a—d), samma moment första stycket e), såvitt angår tjänstevikt, bredd, maximilast och största antal passagerare, eller andra stycket eller 3 mom. eller 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. fjärde stycket, straffes med böter, högst trehundra kronor.

(Föreslagen lydelse)

mot förbud, som meddelats enligt 22 eller 23 §, vare ägaren förfallen till dagsböter.

Förseelse mot 10 § 6 mom., 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 21 § 2 mom. första stycket a—d), samma moment första stycket e), såvitt angår tjänstevikt, bredd, maximilast och största antal passagerare, eller andra stycket eller 3 mom. eller 24 a § tredje stycket, 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. fjärde stycket, straffes med böter, högst trehundra kronor.

67 §.

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 40 §, 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 2 eller 4 mom. eller 46 § 1 mom. tredje stycket, föreskrifterna om signalering i 47 § 3 mom. första stycket eller föreskrifterna i 48 § 1 eller 3 mom., 49 § 2 eller 4 mom., 52 § 2 mom., 53 §, 54 § 2 eller 4 mom., 55 § 1 mom. eller 2 mom. första stycket, 56 § eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom.

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 40 §, 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 2 eller 4 mom. eller 46 § 1 mom. tredje stycket, föreskrifterna om signalering i 47 § 3 mom. första stycket eller föreskrifterna i 48 § 1 eller 3 mom., 49 § 2 eller 4 mom., 52 § 2 mom., 53 §, 54 § 2 eller 4 mom., 55 § 1 mom. eller 2 mom. första stycket, 56 § 1, 2 eller 3 mom. eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom. *Till samma straff dömes den, som överträder föreskrift, meddelad med stöd av 56 § 4 mom.*

Med böter, — — — — — 3 mom.

Förseelse mot — — — — — trehundra kronor.

Befordras med — — — — — och vilja.

(Gällande lydelse)

(Förelaggen lydelse)

69 §.

Om den, som ertappats med att under färd icke hava medhaft körkort eller, i förekommande fall, handling, som avses i 10 § 6 mom., 12 § 2 eller 4 mom., 13 § 4 mom., 27 § 4 mom. eller 57 § 2 mom. fjärde stycket, senast å tredje söckendagen därefter hos vederbörande polismyndighet eller åklagare styrker, att han vid tiden för förseelsen innehaft gällande körkort eller sådan handling, som nyss sagts, och omständigheterna giva vid handen, att förseelsen haft sin grund i ett tillfälligt förbiseende, vare han fri från ansvar.

Om den, som ertappats med att under färd icke hava medhaft körkort eller, i förekommande fall, handling, som avses i 10 § 6 mom., 12 § 2 eller 4 mom., 13 § 4 mom., 24 a § tredje stycket, 27 § 4 mom. eller 57 § 2 mom. fjärde stycket, senast å tredje söckendagen därefter hos vederbörande polismyndighet eller åklagare styrker, att han vid tiden för förseelsen innehaft gällande körkort eller sådan handling, som nyss sagts, och omständigheterna giva vid handen, att förseelsen haft sin grund i ett tillfälligt förbiseende, vare han fri från ansvar.

Denna förordning träder i kraft såvitt angår 6 § 1 mom. första och tredje styckena samt 27 § 6 mom. den 1 juli 1962 och i övrigt den 1 juli 1961. Bestämmelserna i 6 § 1 mom. första stycket skola icke äga tillämpning å släpvagn, som undergått besiktning eller för vilken typintyg utfärdats före den 1 juli 1962.

Propositionens huvudsakliga innehåll m. m.

Det i propositionen upptagna författningsförslaget innebär bl. a. *dels* skärpning av gällande bestämmelser om bromsutrustning på vissa släpvagnar, *dels* förbättring av kontrollen över kopplingsanordningar på bilar och bildragna släpvagnar genom utvidgning av besiktningsskyldigheten, *dels* reglering av frågan om användning av blinkljus såsom varningsanordningar på fordon, *dels* ock införande av vissa nya bestämmelser om tillfälliga hastighetsbegränsningar för motorfordon.

I det följande kommer av propositionens innehåll att redovisas endast de huvudsakliga delarna av vad *föredragande departementschefen, statsrådet Skoglund*, yttrat. Beträffande övriga delar av propositionen, såsom

redogörelser för gällande bestämmelser och remissyttranden, hänvisas till propositionen.

De i motionerna framställda yrkandena redovisas i avsnittet om tillfälliga hastighetsbegränsningar för motorfordon.

Bromsanordningar på vissa motorfordon och släpvagnar

Departementschefen:

»Jämsides med bilismens expansion har under de senaste årtiondena mycket stora framsteg gjorts inom fordonstekniken. Särskilt hastigheten och prestationsförmågan i övrigt hos fordonen har ökat väsentligt. Utvecklingen i dessa hänseenden motsvarades till en början icke helt av sådana förbättringar på fordonen, som är av betydelse ur trafiksäkerhets-synpunkt, såsom beträffande bromsar, fordonsbelysning m. m. Glädjande nog synes emellertid allmänhetens och fordonsfabrikanternas intresse med tiden ha kommit att mera inriktas på spörsmål av betydelse för trafiksäkerheten. Numera pågår på detta område en betydande forskning och utvecklingsverksamhet, som avsatt tydliga resultat i bättre och säkrare fordon.

I detta läge är det av vikt, att de författningsbestämmelser, som reglerar fordonens utrustning ur säkerhetssynpunkt, hålles aktuella, så att de svarar mot vad utvecklingen kräver. Det förtjänar emellertid framhållas, att det icke alltid är möjligt att leda utvecklingen enbart genom skärpning av gällande bestämmelser. De krav, som uppställs, måste vara sådana, att de på rådande tekniska utvecklingsstadium kan uppfyllas utan att orsaka alltför tyngande kostnader. Med hänsyn till bilismens och bilindustriens internationella karaktär är det vidare av stor betydelse, att de bestämmelser, som i vårt land meddelas angående fordonens beskaffenhet och utrustning, i huvudsak överensstämmer med vad som gäller i övriga europeiska länder.

De svenska bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning är så utformade, att i den grundläggande författningen, vägtrafikförordningen, uppräknas de anordningar, som skall finnas. Men deras beskaffenhet anges blott i allmänna ordalag (»effektiv», »effektivt verkande» e. d.). I vissa fall kompletteras dock bestämmelserna med föreskrift att anordning skall vara av beskaffenhet som godkänts av den myndighet Konungen därtill förordnar eller annan föreskrift av huvudsakligen samma innebörd. Prövning, huruvida en viss anordning kan godtagas eller icke, ankommer i första hand på de tjänstemän hos statens bilinspektion, som verkställer typbesiktningar, registreringsbesiktningar och andra i vägtrafikförordningen föreskrivna besiktningar. Till ledning för sitt bedömande har dessa tjänstemän att tillgå anvisningar och rekommendationer,

utfärdade av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I viss utsträckning kan hithörande frågor också bli föremål för prövning av domstol t. ex. i mål om ansvar eller skadestånd.

Det system, som jag nu beskrivit, har i huvudsak fungerat väl. Efter som de nya fordon, som inställts till besiktning, i stort sett brukat motsvara vedertagen internationell standard, har den skärpning av besiktningsspraxis, som efter hand föranletts av utvecklingen, kunnat genomföras utan större motsättningar i förhållande till fabrikanter, importörer och fordonsägare. Anpassningen av de svenska besiktningssreglerna efter gällande internationella överenskommelser och rekommendationer har således kunnat ske utan att författningarna behövt ändras och utan de anpassningssvårigheter, som lätt blir följderna av omfattande författningsändringar. Någon anledning att övergå till en mera detaljerad reglering i själva vägtrafikförordningen av frågorna om fordons beskaffenhet och utrustning föreligger således icke. Det bör även i fortsättningen få ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens bilinspektion att successivt anpassa sin praxis till de skärpta krav, som sammanhänger med den tekniska utvecklingen.

Givetvis bör dock i mån av behov tillses, att bestämmelserna i vägtrafikförordningen ger erforderligt underlag för en sådan anpassning av praxis till vedertagen internationell standard, som jag här förordat. I vissa hänseenden, speciellt beträffande belysningsanordningar, har sådan översyn ägt rum vid två tillfällen på senare år, nämligen åren 1955 och 1958. Bestämmelserna har därvid skärpts avsevärt och kan numera icke sägas släpa efter i förhållande till motsvarande bestämmelser i andra länder. Någon liknande översyn har icke skett i fråga om kraven på fordonens bromsutrustning. Det synes lämpligt att den nu kommer till stånd.

Vad först angår *bilar* och *motorcyklar* framgår av den tidigare lämnade redogörelsen, att bestämmelserna i vägtrafikförordningen och svensk besiktningsspraxis i huvudsak överensstämmer med vad som i 1949 års konvention och 1957 års rekommendation förutsatts skola tillämpas beträffande fordon i internationell trafik. Endast på ett par punkter kan det möjligen ifrågasättas, om gällande bestämmelser är tillräckliga. Jag syftar härvid närmast på den bestämmelse i 1957 års rekommendation, som går ut på att fordon med servobroms för vakuumbroms eller tryckluft skall ha alarminrättning, vilken avger ljud- eller ljussignaler, när det tillgängliga energiförrådet ej medger effektiv inbromsning. Enligt uppgift har det emellertid hittills av de svenska besiktningssmyndigheterna ansetts självklart, att till servobromsutrustning hör en tryckmätare, och fordonen är i praktiken undantagslöst utrustade med sådan. Inom de organ, som hos ECE handlägger fordonsfrågor, har det varit föremål för viss diskussion, huruvida enbart tryckmätare kan godtagas såsom alarmanordning. Numera torde uppfattningen snarast vara den, att tryckmätare bör godtagas, om den är

försedd med markering utvisande lägsta lämpliga tryck. Med hänsyn härtill samt då det vanligen är ytterst enkelt att anbringa en dylik markering och detta i regel också göres, synes det i nuvarande läge icke vara påkallat att införa någon särskild bestämmelse i detta ämne. — En annan fråga gäller den skärpning av de internationella reglerna, som föreslagits i det år 1960 framlagda utkastet till nya bromsbestämmelser. Förslaget går bl. a. ut på att fordon med tre axlar skall kunna bromsas över samtliga hjulaxlar och att fordon med flera än tre axlar skall kunna bromsas över tre fjärdedelar av antalet hjulaxlar. F. n. kräves icke mera, än att driftbromsen skall verka på två tredjedelar av axlarna. Eftersom förslaget icke slutbehandlats, synes det emellertid för tidigt att nu taga ståndpunkt till detsamma. Därest fråga framdeles skulle uppkomma om en skärpning av praxis på denna punkt, torde man för övrigt ha anledning utgå från att skärpningen kan genomföras successivt utan författningsändring.

Bestämmelserna i vägtrafikförordningen om bromsutrustning på *släpvagnar* kan däremot knappast betecknas som tillfredsställande. De svarar nätt och jämnt den standard, som 1949 års konvention förutsätter för fordon i internationell trafik, och uppfyller icke de krav som senare rekommenderats av organ inom ECE och som tillämpas i ett stort antal till konventionen anslutna länder. En reform av bestämmelserna framstår därför som starkt motiverad. Teoretiskt sett skulle skärpningen av bestämmelserna kunna begränsas att avse fordon i internationell trafik, eftersom konventionen och de i anslutning till denna gjorda rekommendationerna syftar endast på sådan trafik. I praktiken är det emellertid knappast möjligt att ha speciella regler för fordon, som nyttjas i dylik trafik. Bortsett härifrån kan det icke anses försvarligt ur trafiksäkerhetssynpunkt att för trafik inom landet ha regler, vilka i ett så vitalt hänseende som beträffande bromsutrustningen icke motsvarar vanlig internationell standard. Bestämmelserna i ämnet bör således — liksom hittills — vara enhetliga i den mening att de icke gör någon skillnad mellan fordon i nationell och fordon i internationell trafik.

Den största bristen i nuvarande bromsbestämmelser för släpvagnar är att de icke innefattar någon föreskrift om driftbroms på annan släpvagn än sådan, som är avsedd för personbefordran. De i 56 § vägtrafikförordningen förekommande bestämmelserna om fartbegränsning för fordonskombinationer utan tillfredsställande bromsutrustning får ses mot bakgrund härav. Beträffande sistnämnda bestämmelser bör framhållas bl. a. att det i praktiken visat sig mycket svårt att kontrollera, att de verkligen efterlevs.

Vid en revision av författningsbestämmelserna på här berörda område bör främst beaktas kravet på att släpvagnarna — även sådana som är avsedda för godsbefordran — utrustas med driftbroms. Tiden synes nu vara mogen att införa en bestämmelse om att släpvagn, vars totalvikt över-

stiger 750 kg, skall vara försedd med driftbroms. Driftbroms bör därjämte — liksom nu — krävas på släpvagn med totalvikt understigande 750 kg, om den är avsedd för personbefordran. Det förtjänar framhållas, att nytillverkade släpvagnar — med undantag för vissa campingvagnar och lättare bagagevagnar — nästan alltid är försedda med driftbroms och att införandet av den nu skisserade regeln därför icke behöver medföra några långtgående konsekvenser i kostnadshänseende.

Vad angår driftbromsens beskaffenhet bör — efter mönster av nuvarande bestämmelser om släpvagnar för personbefordran — stadgas, att bromsen skall kunna manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på den dragande bilen. Mera tveksamt är, om skäl föreligger att beträffande samtliga här avsedda fordonstyper uppställa krav på att bromsen skall automatiskt sättas i funktion vid brott på kopplingsanordningen mellan dragfordonet och släpvagnen. Enligt gällande internationella bestämmelser fordras detta blott om släpfordonets maximilast överstiger 3,5 ton. I det år 1960 framlagda förslaget till nya internationella regler har emellertid gränsen satts vid en totalvikt av 750 kg, och för släpvagn som drages av vanlig personbil har uppställts ett generellt krav på sådan automatisk bromsverkan som nyss nämnts. Med hänsyn till att bromsanordningarna på nya släpvagnar i regel är av den automatiskt verkande typen torde några alltför betydande praktiska svårigheter icke behöva uppstå, därest i vägtrafikförordningen upplages en allmän bestämmelse om att driftbromsen skall vara av denna typ. Undantag härifrån torde dock — i överensstämmelse med internationella regler — böra göras i fråga om tvåhjulig husvagn och mindre bagagevagn, som jämte vanlig koppling är försedd med reservkoppling. Såsom reservkoppling bör godtagas t. ex. väl fästad kedja eller ställina. Det nuvarande undantaget för påhängsvagn torde däremot — med hänsyn till innehållet i 1957 års rekommendation — böra bortfalla.

Bestämmelserna om parkeringsbroms bör i enlighet med 1957 års rekommendation kompletteras med föreskrift om att bromsen skall kunna manövreras inifrån släpvagnen, om denna är avsedd för personbefordran, och eljest från plats vid sidan av släpvagnen.

Även om en släpvagn fyller de nu angivna kraven, är därmed icke avgjort, att den lämpar sig att kopplas till vilken bil som helst. I de fall då krav uppställts på att släpvagnen skall vara försedd med broms, som kan manövreras från den dragande bilen, bör bilens bromssystem givetvis vara sådant, att det möjliggör tillkoppling av släpvagnens bromssystem, utan att bilens eget bromssystem försvagas eller eljest utsättes för funktionsstörningar. Härvid är bl. a. att observera det i 1957 års rekommendation uttalade önskemålet, att dragfordonet bör vara utrustat med anordning, som förhindrar att bromsanordningen sättes ur funktion i händelse en pneumatisk ledning mellan dragfordonet och släpvagnen slites av till följd

av brott på kopplingsanordningen. För att tillgodose de krav, som ur nu angivna synpunkter bör uppställas på en fordonskombination, bestående av dragbil och en eller flera släpvagnar, bör i vägtrafikförordningen inflyta en bestämmelse om att släpvagn, som enligt de nyss föreslagna nya bromsbestämmelserna skall vara försedd med broms avsedd att manövreras från dragande bil, icke får kopplas till annan bil än sådan, som är försedd med anordningar vilka möjliggör tillkoppling av släpvagnens bromssystem utan menlig inverkan på bilens eget bromssystem.

Vad nu sagts om bromsutrustning på släpvagn syftar endast på sådan släpvagn, som är avsedd att kopplas till bil. För släpvagnar, som kopplas till andra fordon, t. ex. till traktorer, är en skärpning av gällande bestämmelser icke lika aktuell med hänsyn bl. a. till gällande begränsning av fordonens konstruktiva hastighet. Denna fråga torde därför få anstå för att lösas framdeles i annat sammanhang. Ej heller synes det påkallat att nu ändra bestämmelserna om släpslädar och efterfordon.

En så pass betydande skärpning av bromsbestämmelserna som den här skisserade kan troligen icke genomföras helt utan modifikationer. Man kan sålunda icke bortse från möjligheten, att svårigheter kan uppkomma vid tillämpning av de skärpta bestämmelserna på släpfordon avsedda för speciella ändamål. För att möta dylika svårigheter bör författningen ge möjlighet att göra undantag från bromsbestämmelserna för fordon av vissa typer eller för vissa särskilda fordon. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma, vilken eller vilka myndigheter som skall äga medgiva dylika undantag.

Vidare bör en viss tid få förflyta, innan skärpningen träder i kraft. Eftersom fabrikanter och tillverkare i allmänhet icke torde hålla mera betydande lager av släpvagnar, lärer emellertid längre anstånd än ett år icke erfordras. De nya reglerna bör alltså kunna träda i kraft den 1 juli 1962. De bör vidare icke tillämpas i fråga om fordon, som besiktigas eller för vilka typintyg utfärdas före sagda dag. — Vad nu sagts om tidpunkten för de nya reglernas ikraftträdande avser icke det föreslagna förbudet att koppla släpfordon till annan bil än sådan, som har ett för ändamålet lämpat bromssystem. Bestämmelsen i detta ämne torde böra träda i kraft redan den 1 juli 1961.

De nya bestämmelserna bör infogas bland de i 6 § vägtrafikförordningen upptagna föreskrifterna om släpvagnar. Detta innebär bl. a. att straffbestämmelserna i 65 § 1 mom. samt 3 mom. andra och tredje styckena nämnda förordning blir tillämpliga å förseelser mot bestämmelserna i fråga. Någon ny straffbestämmelse erfordras alltså icke. — Vidare bör i 27 § 6 mom. vägtrafikförordningen göras en ändring av innebörd, att fordon, för vilket turistvagnslicens utfärdats, undantages från vissa av de nya bestämmelserna om bromsanordningar.»

Kopplingsanordningar på vissa motorfordon och släpvagnar

Departementschefen:

»På sätt framgår av den nu lämnade redogörelsen verkställdes år 1955 en viss översyn av bestämmelserna om kopplingsanordningar på bilar och släpvagnar. Intresset knöt sig emellertid därvid främst till det från militärt håll framförda önskemålet att av beredskapsskäl få till stånd en standardisering av kopplingsanordningarna, låt vara att även trafiksäkerhetssynpunkter åberopades. De åtgärder som vid nämnda tidpunkt — med stöd av dåvarande erfarenheter — kom till stånd, kan enligt min mening i dagens läge icke anses tillräckliga för att tillgodose trafiksäkerhetens krav.

Ett av de önskemål, som ur trafiksäkerhetssynpunkt framstår som mest aktuella, är att åvägabrinda en bättre kontroll över fordonsbeståndet. Därvid tilldrar sig beståndet av släpvagnar och speciellt den viktiga detalj, som kopplingsanordningarna utgör, särskilt stort intresse. Den främsta anledningen härtill är att dessa anordningar oftast är utsatta för mycket stark nedslitning.

Vad beträffar kopplingsanordningar är det vidare en mycket betydelsefull fråga, vilka normer som bör tillämpas för bedömande av anordningarnas hållfasthet och lämplighet för användning på fordon av skilda slag. I anslutning härtill aktualiseras också spörsmålet, om det för att tillämpa dylika normer är nödvändigt att införa ett system med förhandsprövning i form av typgodkännande eller godkännande av vissa fabrikat.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade jag den 9 december 1960 särskilda sakkunniga att inom kommunikationsdepartementet verkställa utredning angående periodisk kontrollbesiktning av motorfordon och släpfordon. Enligt beslut av Kungl. Maj:t den 10 februari 1961 utvidgades utredningsuppdraget att avse samtliga de föreskrifter, som från trafiksäkerhetssynpunkt bör gälla med avseende å beskaffenheten och kontrollen av kopplingsanordningar för släpfordon, ävensom de bestämmelser i övrigt rörande dylika kopplingsanordningar, som kan påkallas ur nämnda synpunkt. Jämsides med denna utredning pågår inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen viss utredning för att klarlägga, vilka krav som i tekniskt hänseende bör uppställas på kopplingsanordningar för fordon av olika slag. Först då dessa utredningar slutförts torde det vara möjligt att slutligt reglera frågan om kopplingsanordningarnas beskaffenhet och kontrollen över kopplingsanordningar. Detta utesluter dock icke, att det kan vara möjligt och lämpligt att redan nu, i anslutning till de av mig förordade ändringarna i bromsbestämmelserna, vidtaga sådana ändringar i bestämmelserna om kopplingsanordningar, som icke är ägnade att föregripa resultatet av utredningarna.

Ett spörsmål, som härvid tilldrar sig särskilt intresse, gäller möjlig-

heterna att öva kontroll över att släpvagn icke kopplas till annan bil än sådan, som har lämpligt avpassad kopplingsanordning och i övrigt är lämplig som dragfordon för en släpvagn av det slag, varom fråga är.

Det i 6 § vägtrafikförordningen uppställda kravet på att släpvagn, som drages av bil, skall vara försedd med tillfredsställande kopplingsanordning, torde bl. a. innebära att kopplingsanordningen på släpvagnen skall passa till kopplingsanordningen på bilen. Till stöd härför kan åberopas jämväl bestämmelsen i 55 § 2 mom. första stycket vägtrafikförordningen om att fordon, som drages av motordrivet fordon, skall vara kopplat på ett ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande sätt. De materiella bestämmelserna i ämnet synes sålunda väl svara mot behovet. Däremot är det icke lika väl beställt med kontrollen över att bestämmelserna iakttages i praktiken. Vid typbesiktningar och registreringsbesiktningar av bilar och släpvagnar kontrolleras visserligen att kopplingsanordningarna helt allmänt sett är tillfredsställande. Men godkännandet avser endast bilen eller släpvagnen som sådan och icke lämpligheten av att koppla den till annat fordon av viss typ. Kontroll över att fordon icke sammankopplas på ett olämpligt sätt sker f. n. icke i annan form än genom flygande inspektion. De tekniska spörsmål, som det gäller att ta ställning till, fordrar emellertid ofta speciell sakkunskap, vilken i regel icke finns tillgänglig vid flygande inspektioner. Den förutsätter dessutom en mera ingående granskning än som vanligen kan ske i samband med dessa. Det torde bland dem, som sysslar med fordonskontroll och därmed sammanhängande frågor, vara en allmänt omfattad åsikt, att förseelser mot de på området gällande bestämmelserna är vanliga men att de icke beivras annat än i undantagsfall. Förhållandet är ur trafiksäkerhetssynpunkt synnerligen otillfredsställande. Det framstår som ett viktigt önskemål att få till stånd en mera effektiv tillsyn över bestämmelsernas efterlevnad.

För att komma till rätta med det nu behandlade spörsmålet räcker det icke med att bestämmelser införes om standardisering av kopplingsanordningar eller om periodisk efterbesiktning eller annan liknande kontroll av fordonsbeståndet. Vad som fordras är en helt ny typ av besiktningar, som går ut på att fastställa, om viss släpvagn är lämpad att kopplas till viss bil, jämte förbud mot att låta släpvagn dragas av bil med mindre dylik besiktning ägt rum och fordonen därvid godkänts för koppling till varandra.

Ett hinder för genomförande av en ordning sådan som den nu skisserade består emellertid i att statens bilinspektion icke förfogar över tillräckliga resurser att verkställa erforderliga besiktningar. Enligt preliminär uppskattning skulle för ett konsekvent genomförande av systemet erfordras omkring 31 000 besiktningar, vilket — även med hänsyn tagen till att flertalet förrättningar sannolikt blir föga tidskrävande — är avsevärt mera än vad som kan genomföras inom rimlig tid med inspektionens

nuvarande personalresurser utan att andra, lika angelägna arbetsuppgifter eftersättes.

Den omständigheten att systemet med samtidig besiktning av dragfordon och släpvagn icke lämpligen kan genomföras totalt och i ett sammanhang behöver dock icke hindra, att det införes successivt i en takt, som står i lämpligt förhållande till förefintliga personalresurser vid bilinspektionen. Därvid bör besiktningsskyldighet först införas i fråga om sådana kategorier av släpfordon, vid vilkas användning det erfarenhetsmässigt är av särskilt stor vikt att kopplingsanordningarna är väl tillpassade och hålles i gott skick. Främst torde härvid böra ifrågakomma vissa typer av vagnar, vilka kan lastas så, att tyngden till avsevärd del kommer att vila på kopplingen och därigenom utsätter denna för särskilt stora påfrestningar. En annan kategori, som bör uppmärksammas, är släpvagnar med stela kopplingar, som lätt utsättes för knäckning. Vidare bör hänsyn tagas till släpvagnarnas storlek och lastförmåga.

Enligt mitt bedömande innebär det skisserade besiktningssystemet, som under hand diskuterats med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, så stora fördelar ur säkerhetssynpunkt, att det snarast bör genomföras i den utsträckning, som är möjlig. Härigenom vinnes bl. a. att en viss översyn utan dröjsmål kommer till stånd av kopplingsanordningarna på sådana släpvagnar, som medför särskilt stora olycksrisker. Detta är av särskilt stort värde i nuvarande situation, då allvarliga brister konstaterats föreligga på detta område. Vidare blir det möjligt att öva kontroll över efterlevnaden av den föreslagna nya bestämmelsen om förbud i vissa fall att koppla släpvagn till annan bil än sådan, som har passande bromstrustning för anslutning av släpvagnens bromssystem.

Det grundläggande stadgandet om besiktningsskyldighet bör — liksom äldre bestämmelser av denna karaktär — få sin plats i vägtrafikförordningen. För att möjliggöra en smidig anpassning efter tillgängliga resurser torde däremot föreskrifter om tidpunkten för besiktningsskyldighetens inträde böra meddelas av Kungl. Maj:t i särskild kungörelse. — I vägtrafikförordningen bör vidare införas nödiga föreskrifter om besiktningens ändamål och om förfarandet vid besiktning. För att efterlevnaden av bestämmelserna skall kunna kontrolleras torde därjämte böra föreskrivas skyldighet för fordonsförare att under färd medföra intyg rörande verkställd besiktning. Detaljbestämmelserna i detta ämne synes lämpligen kunna utformas efter förebild av andra bestämmelser i vägtrafikförordningen om skyldighet att medföra vissa handlingar, t. ex. körkort.

Bestämmelserna om de av mig förordade besiktningarna — för vilka det synes lämpligt att använda benämningen »särskilda kopplingsbesiktningar» — torde böra inflyta under särskild rubrik såsom en ny paragraf i vägtrafikförordningen närmast efter de i 24 § förekommande bestämmelserna om kontrollbesiktning. Den nya paragrafen får sålunda

beteckningen 24 a §. I 65 § 2 mom. första stycket vägtrafikförordningen torde bära upptagas en bestämmelse, varigenom förseelse, bestående i brukande av släpvagn utan föreskriven besiktning, belägges med dagsböter. Underlåtenhet att under färd medföra besiktningssintyg synes bära upptagas bland de förseelser, som enligt tredje stycket av 6 mom. i samma paragraf skall straffas med böter högst trehundra kronor. Vidare erfordras ett tillägg till 69 § vägtrafikförordningen rörande straffrihet i vissa fall för den som av tillfälligt förhiseende underlåter att medföra besiktningssintyg och som inom viss kortare tid efter förseelsen visar upp sådant intyg för polismyndighet eller åklagare.

De nya bestämmelserna i vägtrafikförordningen bör träda i kraft den 1 juli 1961. Därest så sker, torde kungörelse med närmare föreskrifter om besiktningsskyldigheten kunna utfärdas i början av juli och besiktningar i viss omfattning komma till stånd redan under senare hälften av år 1961.»

Användande av blinkljus såsom varningsanordning på fordon

Departementschefen:

»Blinkande ljus är en typ av varningsanordning, som hittills använts ganska sparsamt. På fasta anordningar förekommer det huvudsakligen endast vid järnvägs korsningar, färjlägen och rörliga broar. Härjämte har man numera i viss omfattning börjat använda blinkande gult sken i den rödgul-gröna färgserien på trafikfyror. Vidare nyttjas blinkande gult sken såsom varningstecken vid vägarbeten. På fordon har blinkljus allmänt kommit till användning för att utmärka ändring av körriktning men i övrigt nyttjats endast i speciella fall, t. ex. på vissa utryckningsfordon.

Ett blinkande sken är otvivelaktigt ägnat att tilldraga sig betydligt större uppmärksamhet i trafiken än ett fast sådant. Dess verkan som varningsanordning är därför mycket god. Det kan rent av sägas, att blinkljuset i detta hänseende står i särklass bland de anordningar, som lämpar sig för användning under mörkerförhållanden. Emellertid bör det icke användas i så stor omfattning, att dess varnande effekt därigenom avtrubbas. En alltför riklig förekomst av blinkljus skulle säkerligen verka högst irriterande på fordonsförare och andra trafikanter. Blinkljuset bör enligt min mening reserveras för användning i särskilda fall, då påtagligt behov av dylik markering föreligger.

Från nu angiven synpunkt torde icke finnas något att erinra mot att blinkljus såsom f. n. användes för att utmärka väghållningsfordon, vilka under pågående arbete framföres på ett sätt, som icke är tillåtet för trafikanter i allmänhet. Även i en del andra liknande fall, då särskilda försiktighetsmått är påkallade för att undvika fara för trafiken, bör blinkljus kunna få nyttjas såsom varningsanordning på fordon. Väg- och vatten-

byggnadsstyrelsen har i sin framställning lämnat exempel på ett par sådana fall. På sätt framgår av det förut anförda bör emellertid i princip eftersträvas en ganska stor restriktivitet vid användning av dylika anordningar.

Av nu anförda skäl bör i vägtrafikförordningen införas en särskild bestämmelse, som innebär förbud att använda blinkande ljus på fordon utan särskilt tillstånd. Bestämmelsen bör inflyta i 51 § 1 mom. vägtrafikförordningen såsom ett tillägg till sista stycket i momentet och torde lämpligen kunna utformas på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit. Efter som förseelse mot 51 § vägtrafikförordningen är belagd med straff enligt 67 § tredje stycket samma förordning, erfordras icke någon särskild straffbestämmelse.

Det torde ankomma på Kungl. Maj:t att framdeles vidtaga erforderlig följdändring i vägtrafikkungörelsen.

Den nya bestämmelsen synes böra träda i kraft den 1 juli 1961.»

Viss komplettering av bestämmelserna om färdskrivare

Departementschefen:

»Bestämmelserna i vägtrafikförordningen om färdskrivare tillkom år 1955. De har visat sig vara till nytta i flera olika hänseenden. Den omständigheten att hastigheten registreras kontinuerligt innebär helt naturligt en maning till föraren att iakttaga gällande hastighetsbestämmelser. Instrumentet ger också möjlighet att kontrollera förarnas körtid och därigenom hindra överträdelser av gällande bestämmelser om arbetstidens begränsning. Vidare möjliggöres en ur beskattningssynpunkt angelägen kontroll över brännoljaförbrukningen. Även fordonsägarna har nytta av instrumentet bl. a. genom att det möjliggör bättre kontroll över hur fordonet begagnas och därigenom främjar rationalisering av transporter.

För att färdskrivaren skall fylla sin uppgift fordras emellertid att bestämmelserna om dess användning och om redovisning av de verkställda färdskrivaruppteckningarna noggrant iakttages. I regel torde de också efterlevas på ett tillfredsställande sätt. En del försummelser förekommer dock på sina håll. Vidare — och detta är allvarigare — händer det ibland, att fordonsägare eller fordonsförare av någon anledning, t. ex. begången överträdelse av trafikreglerna eller föreskrifterna om arbetstidens begränsning, avsiktligt underlåter att efterkomma bestämmelserna. Efterlevnaden av bestämmelserna måste därför tryggas genom straffhot.

I ändamål att tillgodose behovet av straffbestämmelser vidtogs samtidigt med tillkomsten av bestämmelserna om färdskrivare i 3 § vägtrafikförordningen en viss ändring jämväl i 65 § nämnda förordning, varigenom förseelse mot de nya bestämmelserna belades med straff. I de senare tillkomna tillämpningsbestämmelserna har emellertid influerats en del föreskrifter, som

saknar straffsanktion. Vissa av dessa föreskrifter är av sådan karaktär, att det utan straffbestämmelser är svårt att vidmakthålla nödig effektivitet i kontrollen. Närmare bestämt syftar jag på föreskrifterna om skyldighet att förse färdskrivaruppteckningarna med anteckningar för identifiering av fordon, förare och tidpunkt för upptagningen. Bristen på straffbestämmelser, som tryggar efterlevnaden av dessa viktiga föreskrifter, är ägnad att orsaka allvarliga olägenheter, något som bl. a. påtalats från fackligt håll.

Jag förordar dels att i 3 § 6 mom. vägtrafikordningen intages föreskrift om skyldighet för ägare av fordon, som skall vara försett med färdskrivare, att förse färdskrivaruppteckningarna med anteckningar i enlighet med vad därom bestämmes av myndighet, som Kungl. Maj:t förordnar, dels ock att i 65 § 1 mom. andra stycket samma förordning får inflyta en bestämmelse, varigenom underlåtenhet att efterkomma förstnämnda bestämmelse belägges med dagsböter. Bestämmelserna bör träda i kraft den 1 juli 1961.»

Tillfälliga hastighetsbegränsningar för motorfordon

Departementschefen:

»I diskussionen kring trafiksäkerhetsfrågor framföres icke sällan åsikten att en allmän hastighetsbegränsning skulle vara ett av de effektivaste medlen i kampen mot trafikolyckorna. Frågor om införande av hastighetsbegränsning har också under det sista årtiondet flera gånger varit föremål för övervägande av Kungl. Maj:t och riksdagen. År 1955 infördes en generell maximering av hastigheten inom tätbebyggda områden till 50 km i timmen. Däremot har man hittills avvisat tanken på en allmän hastighetsbegränsning inom de icke tätbebyggda delarna av riket.

Frågan om hastighetsfaktorns inverkan på olycksfrekvensen och på trafikolyckornas svårighetsgrad har under senare år tilldragit sig mycket stort intresse utomlands. I flera länder, bl. a. Frankrike och Västtyskland, har försök gjorts med temporära hastighetsbegränsningar i syfte bl. a. att så långt möjligt utröna hastighetens betydelse som olycksorsak. Denna utländska försöksverksamhet har med stort intresse följts av de svenska myndigheter och organisationer som har att vaka över och främja trafiksäkerheten. I syfte att erhålla ett vidgat underlag för bedömningen av behovet och värdet i nuvarande situation av motsvarande försök i vårt land tillkallade jag med Kungl. Maj:ts bemyndigande under sommaren 1960 en utredning med uppgift att insamla och bearbeta erfarenheterna från de utländska försöken med hastighetsbegränsning. Utredningen väntas kunna framlägga resultatet av sin undersökning i maj eller juni 1961.

Under november 1960 nådde olyckssiffran sin i vårt land hittills största höjd för månad. Den synnerligen allvarliga ökningen av antalet olycksfall var givetvis ägnad att inge starka farhågor inför den väntade ansvällningen av trafiken och det enligt erfarenheten ofta riskabla väglaget i sam-

band med jul- och nyårshelgerna. Det framstod i detta läge icke som försvarligt att i avbidan på erfarenheter från utländska försök med tillfälliga hastighetsbegränsningar uppskjuta genomförandet av ett dylikt försök även i vårt land. Kungl. Maj:t beslöt därför på min hemställan utfärda kungörelse angående tillfällig hastighetsbegränsning under en period omfattande helgerna omkring årsskiftet 1960—1961. Såsom tidigare nämnts uppmanades i samband därmed myndigheter och organisationer att noga följa försöket och att insamla material till bedömande av hastighetsbegränsningens verkningar.

Erfarenheterna av det första försöket med tillfällig hastighetsbegränsning bedömdes i ljuset av inkomna yttranden vara av den natur att — även om några säkra slutsatser icke kunde dragas rörande arten och graden av fartbegränsningens medverkan till den konstaterade minskningen av antalet olyckor — ytterligare försök borde göras. Med anledning härav har Kungl. Maj:t i mars detta år beslutat utfärda kungörelse innehållande föreskrifter om hastighetsbegränsning under en tidsperiod, omfattande bl. a. påskhelgen 1961.

Emellertid läser det icke vara möjligt att på grundval av endast två försök bilda sig en säker uppfattning i fråga om hastighetsfaktorns inverkan på olycksfrekvensen och olyckornas svårighetsgrad. För detta ändamål tarvas ett grundligt studium, baserat på en serie försök. Av särskilt intresse är i detta sammanhang det förhållandet att minskningen av antalet olycksfall under fartbegränsningsperioden till den ojämförligt största delen hänförde sig till de svårare olyckorna. Förhållandet är ägnat att ge näring åt tanken att olyckorna i allmänhet blivit lindrigare än om hastighetsbegränsningen icke genomförts. Att med siffror belägga riktigheten av en dylik hypotes är helt naturligt icke görligt. Genom iakttagelser vid upprepade försök efter en på förhand noga övervägd metod erbjudes emellertid möjligheter att via brett upplagda jämförelser komma närmare svaret på frågan om hastighetsfaktorns roll i denna del.

Det förtjänar framhållas, att man i Danmark helt nyligen, under hänvisning till bl. a. de svenska erfarenheterna, vidtagit en lagändring i syfte att möjliggöra tillfälliga hastighetsbegränsningar.

Med hänsyn till behovet att i vårt land framdeles upprepa försöken med tillfälliga hastighetsbegränsningar synes det lämpligt att bestämmelser i ämnet får inflyta i vägtrafikförordningen i form av ett allmänt hållet stadgande enligt vilket det skall ankomma på Kungl. Maj:t att meddela de föreskrifter angående högsta hastighet som med hänsyn till särskilda förhållanden må för viss tid finnas påkallade beträffande riket i dess helhet eller visst område därav. För tydlighets skull bör tillika föreskrivas att sådan av Kungl. Maj:t meddelad föreskrift ej innebär ändring i eller upphävande av annan i vägtrafikförordningen eller med stöd därav meddelad föreskrift om lägre hastighet såvida annat icke uttryckligen an-

givits i samband med föreskriftens meddelande. Stadgandet torde lämpligen kunna inrymmas i 56 § vägtrafikförordningen såsom ett nytt moment med beteckningen 4 mom. Nuvarande 4 och 5 mom. erhåller sålunda de ändrade beteckningarna 5 mom. resp. 6 mom. Texten i dessa två moment bör i samband härmed jämkas något för att utmärka, att där stadgade undantag för uttryckningsfordon m. m. gäller även vid tillfällig hastighetsbegränsning som föreskrivits av Kungl. Maj:t med stöd av 4 mom. Härjämte bör till stadgandet i 61 § vägtrafikförordningen, som handlar bl. a. om länsstyrelsens befogenhet att reglera färdhastigheten genom lokala trafikföreskrifter, fogas ett tillägg av innebörd, att länsstyrelsen för tid, då tillfällig hastighetsbegränsning gäller på grund av Kungl. Maj:ts förordnande, väl kan föreskriva lägre men ej högre hastighet än som angives i förordnandet. Vidare bör 67 § första stycket vägtrafikförordningen, som bl. a. innehåller stadgande om straff för överträdelse av hastighetsbestämmelserna i 56 §, ändras så, att detta stadgande utsträcker till att gälla överträdelse av föreskrift om tillfällig hastighetsbegränsning. Straffet blir dagsböter.

Jag vill i detta sammanhang tillägga, att jag avser att senare denna dag föreslå Kungl. Maj:t att tillsätta en särskild utredning i anslutning till de fortsatta försök med tillfällig hastighetsbegränsning som avses komma att äga rum vid instundande påskhelg och eventuellt även senare i år. Utredningens uppgift blir att förbereda och följa försöken samt att på grundval av de successivt vunna och bearbetade erfarenheterna lägga fram förslag till den vidare försöksverksamhet som må finnas påkallad i syfte att erhålla konkreta hållpunkter för bedömande av en tillfällig hastighetsbegränsnings inverkan på olycksfrekvensen samt olyckornas typ och svårighetsgrad. Utredningen bör tillika utveckla och redovisa de metoder efter vilka iakttagelser från försöken bör insamlas, grupperas och analyseras för att nå detta syfte.

Utredningen förutsättes kunna slutföras i sådan tid att dess förslag kan avges senast under oktober innevarande år. Därest förslaget skulle innebära fortsatt försöksverksamhet, blir det utredningens uppgift att följadensamma och bearbeta de ytterligare erfarenheter som därvid må vinnas samt att inkomma med därav föranledda tilläggs- eller ändringsförslag.

Utredningsarbetet bör inom ramen för det sålunda angivna syftet i första hand inriktas på att bringa klarhet i fråga om den effekt som en tillfällig hastighetsbegränsning kan ge vid olika maximihastighet och under varierande betingelser i avseende å trafiktäthet, trafikens sammansättning, vägförhållanden, klimattyp samt fartbegränsningsperiodens längd. Uppmärksamhet måste emellertid även ägnas behovet av att vinna närmare kännedom om återverkningarna även i andra hänseenden av en hastighetsbegränsning, såsom i fråga om köbildning och därmed sammanhängande förändringar i framkomligheten på vägarna, trafikintensitet, trafik-

rytm och medelresehastighet. Vad särskilt medelresehastigheten angår anmäler sig bl. a. även spörsmålet om hastighetsbegränsningens inverkan på befordringstider och transportkostnader samt eljest i transportekonomiskt avseende. Förbises bör icke heller intresset av att vinna närmare erfarenheter beträffande möjligheter och metoder att med tillgängliga resurser säkerställa efterlevnaden av meddelade bestämmelser om tillfällig hastighetsbegränsning.

Vid planläggningen av de fortsatta försöken med tillfällig hastighetsbegränsning skall självfallet hänsyn tagas till de erfarenheter, som vunnits av liknande försök utomlands. Den utredning, som tillkallats för detta ändamål, beräknas, såsom förut nämnts, komma att lämna sin redogörelse före instundande sommar. Om dessa försök torde dock redan på grundval av hittills tillgängliga upplysningar kunna sägas, att de till stor del burit improvisationens prägel och därför endast i begränsad omfattning torde kunna läggas till grund för den systematiska planläggning, varom här är fråga. Med den omfattning, uppläggning och inriktning som den av mig föreslagna utredningen kommer att få kan den sålunda förväntas bli av betydelse även på det internationella planet.

En utredning av nu angiven art kan sägas gälla frågor som till stor del faller inom området för den verksamhet som bedrivs av statens trafik-säkerhetsråd. Med hänsyn till omfattningen och arten av den undersökning varom här är fråga synes det emellertid mera ändamålsenligt att uppdraget lämnas åt en särskild utredning än att det anförtros en institution som huvudsakligen har karaktären av statligt forskningsråd. Givet är emellertid, att utredningsarbetet bör bedrivas i nära samverkan med rådet och med utnyttjande av den erfarenhet och sakkunskap, som rådet äger. Samverkan bör vidare äga rum med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens väginstitut, statspolisintendenten, NTF och motororganisationerna. Det är dessutom angeläget att under utredningsarbetets och försöksverksamhetens gång ett utbyte av erfarenheter sker med de övriga nordiska länderna, varvid även möjligheten till en samordning av de svenska försöken med dem som anordnas i Danmark torde böra undersökas.»

Motionerna

I *motionerna I: 49* och *II: 65* hemställs, »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för införandet av en temporär hastighetsbegränsning enligt de riktlinjer som föreslagits i motionen».

I *motionerna I: 274* och *II: 247* hemställs, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om förslag till att en hastighetsgräns av 90 km i timmen infördes under den närmaste tiden för alla större helger samt för en viss längre sammanhängande period under sommaren».

I *motionen I: 156* hemställs, »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse

till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t från den 1 juli 1961 i försöksyfte genomför en hastighetsbegränsning för motorfordon i trafik till 80 km per timme under ett år och att fri hastighet vid omkörning får gälla under samma tid».

I *motionerna I: 659* och *II: 785* hemställas, att riksdagen måtte »avstyrka Kungl. Maj:ts förslag i proposition nr 130 att i vägtrafikförordningen införa bestämmelser om tillfälliga hastighetsbegränsningar för motorfordon samt uttala, att Kungl. Maj:t intill utgången av 1962 må företa försök med tillfälliga hastighetsbegränsningar».

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden hänvisar utskottet till *motionerna II: 65, II: 247, I: 156* och *II: 785*.

Utskottet

Den i förevarande proposition föreslagna skärpningen av bestämmelserna om bromsutrustning på släpvagnar innebär i princip att släpvagn, vars totalvikt överstiger 750 kg, skall vara försedd med driftbroms. Därjämte skall liksom nu släpvagn avsedd för personbefordran vara försedd med sådan broms, även om vagnens totalvikt icke överstiger 750 kg. Dessa regler står i överensstämmelse med internationella rekommendationer och synes utskottet ändamålsenliga. Enligt utskottets mening kan man emellertid icke bortse från att svårigheter kan uppkomma vid tillämpning av de skärpta bestämmelserna på släpfordon avsedda för speciella ändamål. Utskottet finner det därför väl motiverat, att den föreslagna författningen ger möjlighet att göra undantag från de skärpta reglerna för fordon av vissa typer eller för vissa särskilda fordon.

I propositionen föreslås införande av en ny typ av fordonsbesiktningar, s. k. särskilda kopplingsbesiktningar, som går ut på att fastfälla om viss släpvagn är lämplig att koppla till den avsedda bilen. Ett sådant system med samtidig besiktning av dragfordon och släpvagn, där särskild uppmärksamhet ägnas kopplingsanordningens beskaffenhet, är enligt utskottets mening att hälsa med tillfredsställelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Departementschefen har framhållit, att systemet med hänsyn till bilinspektionens otillräckliga resurser icke kan genomföras totalt och i ett sammanhang. Utskottet vill emellertid understryka vikten av att besiktningarna kommer till stånd så snart som möjligt.

Propositionen innehåller vidare förslag om att i vägtrafikförordningen införa ett allmänt hållet stadgande enligt vilket det skall ankomma på Kungl. Maj:t att meddela de föreskrifter angående högsta hastighet som med hänsyn till särskilda förhållanden må för viss tid finnas påkallade beträffande riket i dess helhet eller visst område därav. I *motionerna I: 659* och *II: 785* hemställas, att riksdagen måtte avslå propositionen i denna del men uttala, att Kungl. Maj:t intill utgången av 1962 får företa försök med tillfälliga hastighetsbegränsningar.

Erfarenheterna av de hittills gjorda försöken med tillfälliga hastighetsbegränsningar är — även om några säkra slutsatser ännu icke kan dragas rörande fartbegränsningens inverkan på antalet och arten av inträffade trafikolyckor — sådana att försöken bör fortsättas. För att möjliggöra en säker bedömning i fråga om hastighetsfaktorns inverkan på olycksfrekvensen och olyckornas svårhetsgrad krävs enligt utskottets mening en serie försök, som göres till föremål för ett grundligt studium. Med hänsyn till behovet att upprepa försöken är det lämpligt att bestämmelse i ämnet införes i vägtrafikförordningen på sätt föreslagits i propositionen. Utskottet kan därför icke biträda yrkandet i motionerna I: 659 och II: 785 om avslag å propositionen i denna del.

I *motionerna I: 49* och *II: 65* hemställles, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för införandet av temporär hastighetsbegränsning på försök under perioder som icke understiger en månad.

I *motionerna I: 274* och *II: 247* hemställles, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om förslag till att en hastighetsgräns av 90 km i timmen införes under den närmaste tiden för alla helger samt för en viss längre sammanhängande period under sommaren.

I *motionen I: 156* hemställles, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t från den 1 juli 1961 i försöksyfte genomför hastighetsbegränsning för motorfordon till 80 km i timmen under ett år och att fri hastighet vid omkörning får gälla under samma tid.

De fortsatta försök med tillfälliga hastighetsbegränsningar, som utskottet ovan uttalat sig för och som därest så finnes lämpligt synes kunna äga rum även innan det föreslagna tillägget i vägtrafikförordningen trätt i kraft, bör enligt utskottets mening anordnas på sådant sätt att de i möjligaste mån bringar klarhet om den effekt i fråga om trafiksäkerheten som en hastighetsbegränsning har vid olika maximihastighet och under växlande betingelser i avseende på trafiktäthet, trafikens sammansättning, vägförhållanden och klimattyp. Uppmärksamhet bör också ägnas åt verkningar i andra hänseenden av en hastighetsbegränsning, såsom i fråga om förändringar i framkomligheten på vägarna. För att förhindra att tillfälliga omständigheter alltför mycket påverkar resultaten av försöken synes det önskvärt, att fartbegränsningsperioderna icke göres alltför korta. Det kan i detta sammanhang ifrågasättas om icke vägar av viss beskaffenhet, såsom t. ex. motorvägar, hör undantagas från fartbegränsning vid något eller några försök. Ett sådant undantagande synes såvitt avser motorvägar kunna ske utan att särskilda vägmärken uppsättes.

Den sålunda skisserade försöksverksamheten kräver att försöken med hastighetsbegränsningar kontinuerligt utformas på grundval av de efter hand vunna erfarenheterna. Med hänsyn härtill finner utskottet icke lämpligt att, såsom hemställts i förevarande motioner, närmare uttala sig för viss hastighetsgräns eller viss längd på fartbegränsningsperioden.

De förslag, som propositionen i övrigt innehåller, liksom de uttalanden av föredragande departementschefen, som här icke närmare berörts, har icke givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

På grund av vad sålunda anförts hemställer utskottet,

A. att riksdagen i anledning av propositionen, nr 130, måtte, med avslag å motionerna I: 659 och II: 785 såvitt däri yrkats avslag å de föreslagna ändringarna i vägtrafikförordningen, såsom sin mening giva Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anført;

B. att förevarande motioner

1. I: 659 och II: 785,

2. I: 49 och II: 65,

3. I: 274 och II: 247 samt

4. I: 156,

i den mån de icke kan anses besvarade genom vad utskottet under A. hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 16 maj 1961

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Strand*, Nils Elowsson, fru Hamrin-Thorell, fru Carlqvist, fröken Nordström, herrar Magnusson, Eric Carlsson och Virgin*;

från andra kammaren: herr Nilsson i Göteborg, fröken Wetterström, herrar Odhe*, Wiklund i Stockholm*, Johansson i Södertälje, Fredriksson, Gustavsson i Alvesta* och Tobé*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservationer

I

av herr *Virgin* och fröken *Wetterström*, vilka ansett,

a) att det avsnitt å s. 25 i utskottets yttrande, som börjar med orden »Erfarenheterna av» och slutar med orden »på fartbegränsningsperioden», bort ersättas med text av följande lydelse.

»Erfarenheterna av de hittills gjorda försöken med tillfälliga hastighetsbegränsningar är -- även om några säkra slutsatser ännu icke kan dragas rörande fartbegränsningens inverkan på antalet och arten av inträffade trafikolyckor -- sådana att försöken bör fortsättas. För att möjliggöra en säker bedömning i fråga om hastighetsfaktorns inverkan på olycksfrekvensen och olyckornas svårhetsgrad krävs enligt utskottets mening en serie försök, som göres till föremål för ett grundligt studium.

Även om det sålunda föreligger ett klart behov av att upprepa försöken, och detta på så sätt att de ger en allsidig belysning av problemet, borde så i fortsättningen liksom hittills kunna ske utan att särskilda föreskrifter intages i vägtrafikförordningen. Det torde tvärtom vara lämpligt, att sedan ytterligare erfarenheter vunnits om hastighetsbegränsningars betydelse för trafiksäkerheten, riksdagen då får tillfälle att taga ställning till de lagändringar, som med anledning härav kan bli erforderliga. Utskottet finner sig därför böra biträda yrkandet i motionerna I: 659 och II: 785 om avslag å propositionen i denna del. Skäl finnes icke att, såsom hemställts i motionerna I: 49 och II: 65, I: 274 och II: 247 samt I: 156, närmare uttala sig för viss hastighetsgräns eller viss längd på fartbegränsningsperioden vid de fortsatta försöken.»

b) att utskottet under A. bort hemställa,

»att riksdagen i anledning av propositionen, nr 130, måtte, med bifall till motionerna I: 659 och II: 785 såvitt däri yrkats avslag å de föreslagna ändringarna i vägtrafikförordningen, såsom sin mening giva Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört;»

II

av fröken *Nordström*, herrar *Eric Carlsson* och *Wiklund* i Stockholm.