

## Nr 34

*Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), m. m., jämte i anledning av propositionen väckta motioner, dels ock motioner angående höjning av maximihastigheten för tyngre lastbilar och bussar.*

Genom en den 9 mars 1962 dagtecknad proposition, nr 155, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bilagt, i statsrådet fört protokoll

*dels anhängit om riksdagens yttrande över följande*

### 1) FÖRSLAG

till

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

Härigenom förordnas, att 37 § 1 mom., 45 § 1 mom., 56 § 1 mom. och 58 § vägtrafikförordningen den 28 september 1951<sup>1</sup> ävensom överskriften vid 37 § sagda förordning skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Gällande lydelse)*

*(Föreslagen lydelse)*

**Särskilda föreskrifter för personer, som från utlandet inkommit i riket för att tillfälligtvis här vistas**

**Särskilda föreskrifter för personer, som från utlandet inkommit i riket**

#### 37 §.

*1 mom.* Angående rätt för person, som i främmande stat äger föra motorfordon, att på grund av internationella överenskommelser eller eljest *under tillfällig vistelse här i riket* föra sådant fordon gäller vad Konungen därom förordnar.

*1 mom.* Angående rätt för person, som i främmande stat äger föra motorfordon, att på grund av internationella överenskommelser eller eljest föra sådant fordon *under vistelse här i riket* gäller vad Konungen därom förordnar.

<sup>1</sup> Senaste lydelse se beträffande 45 § 1 mom. SFS 1958:222 samt beträffande 56 § 1 mom. SFS 1959:259.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 45 §.

1 mom. Fordon bör — — — av vägen.

Vid oklar — — — enkelriktad fordonstrafik.

Fordon, som — — — 5 mom.

Då fordon — — — hastighet minskas.

I fall då fordon, vars hastighet enligt 56 § är begränsad till 60 kilometer i timmen eller därunder, utom tätbebyggt område föres efter annat fordon, skall, när förhållandena ej annat påkalla, avståndet till det framförvarande fordonet anpassas så, att omkörande fordon utan fara kan föras in mellan fordonen.

I fall då fordon, vars hastighet enligt 56 § är begränsad till 70 kilometer i timmen eller därunder, utom tätbebyggt område föres efter annat fordon, skall, när förhållandena ej annat påkalla, avståndet till det framförvarande fordonet anpassas så, att omkörande fordon utan fara kan föras in mellan fordonen.

## 56 §.

1 mom. Sådan buss eller lastbil, vars totalvikt överstiger 2,5 ton, får icke föras med högre hastighet än 60 kilometer i timmen. Å motorväg må dock hastigheten uppgå till 80 kilometer i timmen.

1 mom. Sådan buss eller lastbil, vars totalvikt överstiger 3,5 ton, får icke föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen. Å motorväg må dock hastigheten uppgå till 90 kilometer i timmen.

Har till bil kopplats fordon, få fordonen icke föras med högre hastighet, än nedan för varje fall sägs, nämligen då fråga är om

Hastighet km i timmen	Hastighet km i timmen
a) en påhängsvagn samt bilens och påhängsvagnens samtliga hjul äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar .....	a) en påhängsvagn samt bilens och påhängsvagnens samtliga hjul äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar .....
60	70
b) en släpvagn i annat fall, än som under a) sägs, samt släpvagnen är försedd med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar .....	
	50
c) en släpvagn i annat fall, än som under a) och b) sägs, samt släpvagnen har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt .....	
	40
d) två släpvagnar samt släpvagnarna äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar .....	
	40

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

e) ett fordon på minst fyra hjul, vars ena ände medelst fast upphängningsanordning å bilen eller medelst särskild bogseringsanordning är upplyft på sådant sätt att minst ett av fordonets övriga hjulpar rullar på vägen samt bilen är särskilt inrättad för bärgning och bogsering av skadade fordon (bärgningsbil) .....	40
f) en släpsläde samt släpsläden har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt .....	30
g) ett eller flera fordon i andra fall, än som under a—f) sägs .....	20
Har till — — — dess tjänstevikt.	

## 58 §.

Förare av motordrivet fordon skall *i görligaste mån* behandla *motorn* så, att *den* icke åstadkommer *störande buller eller utsläpper rök eller gas* i sådan mängd, att olägenhet därav uppstår. Gaser från förbränningsmotor få icke givas fritt avlopp.

Förare av motordrivet fordon skall behandla *fordonet* så, att *det* icke åstadkommer *onödigt buller, och skall i görligaste mån tillse, att fordonet icke utsläpper rök eller gas* i sådan mängd, att olägenhet därav uppstår. Gaser från förbränningsmotor få icke givas fritt avlopp. *Vid färd nattetid inom område med bostadsbebyggelse skola färdväg, hastighet och färsätt i övrigt anpassas så, att de som bo eller vistas inom området icke onödigtvis störas.*

Vid handhavande — — — tillfredsställande sätt.  
Bränsleavfall ävensom — — — därigenom störes.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1962.

---

samt

## 2) FÖRSLAG

till

**Förordning angående ändring av 1 och 10 §§ förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder**

Härigenom förordnas, att 1 och 10 §§ förordningen den 5 maj 1960 om mopeder skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 1 §.

Med moped förstås i denna förordning lätt motorcykel vars motor har en cylindervolym ej överstigande 50 kubikcentimeter och vilken är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

Med moped förstås i denna förordning lätt motorcykel vars motor har en cylindervolym ej överstigande 50 kubikcentimeter och vilken är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, så ock tung motorcykel med tjänstevikt av högst 100 kilogram, därest den är inrättad såsom invalidfordon och i övrigt uppfyller nyss angivna villkor.

Vid bedömande — — — högre hastighet.

## 10 §.

Förare av moped skall i görligaste mån behandla motorn så, att den icke åstadkommer störande buller eller utsläpper rök eller gas i sådan mängd, att olägenhet därav uppstår. Gaser från förbränningsmotor få icke givas fritt avlopp.

Förare av moped skall behandla fordonet så, att det icke åstadkommer onödigt buller, och skall i görligaste mån tillse, att fordonet icke utsläpper rök eller gas i sådan mängd, att olägenhet därav uppstår. Gaser från förbränningsmotor få icke givas fritt avlopp. Vid färd nat-tetid inom område med bostadsbebyggelse skola färdväg, hastighet och färd sätt i övrigt anpassas så, att de som bo eller vistas inom området icke onödigtvis störas.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1962.

dels ock föreslagit riksdagen att antaga följande

**Förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 23 november 1956 (nr 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall**

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 23 november 1956 angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

## (Gällande lydelse)

## 1 §.

För motorfordon — — — till staten.

Skattepliktiga motorfordon — — — i bilregister.

Skatt skall icke utgå

a) för bil, — — — eller sjuka;  
b) för sådan cykel med hjälpmotor, som avses i kungörelsen den 23 maj 1952 (nr 280); samt

c) för motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen.

I denna — — — närmare föreskrifter.

## (Föreslagen lydelse)

## 1 §.

För motorfordon — — — till staten.

Skattepliktiga motorfordon — — — i bilregister.

Skatt skall icke utgå

a) för bil, — — — eller sjuka;  
b) för sådan motorcykel, som avses i förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder; samt

c) för annan motorcykel, vilken är inrättad såsom invalidfordon och konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

I denna — — — närmare föreskrifter.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1962.

---

I samband med propositionen har utskottet behandlat dels två före propositionens avlämnande väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nämligen i första kammaren nr 175 av herr *Ringaby* och i andra kammaren nr 223 av herrar *Magnusson* i Tunhult och *Hedin*, dels ock i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen i första kammaren nr 710 av herr *Sveningsson* samt i andra kammaren nr 868 av herrar *Fröding* och *Bohman*.

Redogörelse för motionernas huvudsakliga innehåll lämnas nedan. Beträffande vad motionärerna i sin helhet anfört hänvisas till motionerna.

### Motionsyrkandena

I motionerna I: 175 och II: 223, som är likalydande<sup>1</sup>, hemställes »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära sådan omedelbar ändring i vägtrafikförordningen att maximihastigheten för tyngre lastbilar och bussar höjs till 70 km/tim. och för tyngre lastbil med släpvagn till 60 km/tim.».

I motionerna I: 710 och II: 868, som jämväl är likalydande<sup>2</sup>, hemställes

<sup>1</sup> Motionen i sin helhet tryckt i FK.

<sup>2</sup> Motionen i sin helhet tryckt i AK.

»att riksdagen vid behandling av proposition nr 155 måtte uttala, att ordet 'nattetid' i de föreslagna ändrade 58 § första stycket vägtrafikförordningen och 10 § mopedförordningen bör utgå».

### Inledning

I mars 1961 tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet, efter vederbörligt bemyndigande, sakkunniga för att inom departementet verkställa utredning om tillfälliga hastighetsbegränsningar för motorfordon och därmed sammanhängande spörsmål.

De sakkunniga, vilka antagit benämningen 1961 års trafiksäkerhetskommitté, har sedermera avgivit en redogörelse över sina studier av verkningarna av sådana fartbegränsningar under tiden maj—september 1961.

Redogörelsen har varit föremål för remissbehandling.

Inom kommunikationsdepartementet har vidare under 1961 upprättats en promemoria, som gäller vissa frågor om godtagande av utländska körkort och därmed sammanhängande spörsmål.

Jämväl denna PM har remissbehandlats.

I anledning av inkomna framställningar har inom kommunikationsdepartementet upprättats en i maj 1960 dagtecknad promemoria angående ifrågasatt höjning av maximihastigheten för tyngre lastbilar och bussar vid färd utom tätbebyggt område.

Över denna PM har yttrande avgivits av ett flertal myndigheter och organisationer.

I skrivelse den 1 december 1961 (nr 378) har riksdagen, i anledning av väckta motioner, gjort vissa uttalanden i fråga om höjning av maximihastigheten för tyngre fordon.

Från fabrikanthåll har under 1961 väckts fråga om viss ändring av gällande bestämmelser om mopeder, vilka inrättats såsom invalidfordon.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har avgivit yttrande över denna framställning.

År 1955 uppdrog Kungl. Maj:t åt statens institut för folkhälsan att i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skyndsamt utreda frågan om den högsta motorljudsstyrka från motordrivna fordon, som med avseende å fordonets utrustning och beskaffenhet kunde från hälsovårdssynpunkt anses tillåtlig under olika trafikförhållanden samt att till Kungl. Maj:t inkomma med utredning och därav föranlett förslag om fastställande av bullergränser för motordrivna fordon.

Sedan utredningen slutförts, har institutet i februari 1961 inkommit med en promemoria i ämnet.

Över denna PM och däri upptagna författningsförslag har yttranden avgivits av ett stort antal myndigheter och organisationer.

Yrkanden om åtgärder mot motorbuller har vidare år 1955 framförts av såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som statspolisintendenten.

Ytterligare beredning av frågorna har därefter verkställts inom kommunikationsdepartementet, varjämte samråd skett med finansdepartementet i vissa skattefrågor.

För en närmare redogörelse i dessa delar hänvisas till propositionen s. 8—10.

### **Gällande författningar**

I denna del hänvisas till s. 10 f. i propositionen.

### **Temporära hastighetsbegränsningar såsom medel att främja trafiksäkerheten m. m.**

#### **Vissa bestämmelser om hastighetsbegränsning**

Härutinnan hänvisas till propositionen s. 11 f.

#### **Redogörelse avgiven av 1961 års trafiksäkerhetskommitté samt remissyttrandena däröver**

I dessa delar hänvisas till propositionen s. 12—17, vari kommitténs redogörelse refereras å s. 12 ff. samt remissyttrandena å s. 14 ff.

#### **Departementschefen**

Departementschefen behandlar först försöken med temporära hastighetsbegränsningar och anför i denna del:

»Såsom framgår av det föregående har såväl kommittén som de myndigheter m. fl., vilka hörts i saken, tillstyrkt att försöken med temporära hastighetsbegränsningar fullföljes. För egen del har jag kommit till samma uppfattning.

Några vägande erinringar mot det sätt på vilket försöksverksamheten hittills organiserats och bedrivits synes mig icke kunna göras. Med hänsyn till det sagda anmodade jag i skrivelse den 14 november 1961 kommittén att inkomma med plan för fortsatta försök under tiden till utgången av år 1962. Kommittén avgav därefter dels en särskild framställning om temporär hastighetsbegränsning den 22 december 1961—den 8 januari 1962 och dels en plan för fortsatt försöksverksamhet. I enlighet med dessa förslag har Kungl. Maj:t på min föredragning låtit utfärda kungörelser om tillfälliga hastighetsbegränsningar dels den 24 november 1961 (nr 524) och dels den 16 februari 1962 (nr 32). I den första kungörelsen, vilken avsåg tiden den 22 december 1961—den 8 januari 1962, bestämdes maximihastigheten till 80 kilometer i timmen. Den senare kungörelsen avser följande perioder, nämligen den 18 april—den 2 maj, den 8—25 juni, den 13—31 juli och den 17 augusti—den 3 september. Maximihastigheten har i enlighet med kommitténs förslag bestämts till 100 kilometer i timmen under den första och den sista perioden samt till 90 kilometer i timmen under de båda mellan-

liggande fartgränsperioderna. Vidare har — i motsats mot tidigare — motorvägarna nu undantagits från hastighetsbegränsningarna.

Det förtjänar framhållas, att de sist omnämnda hastighetsbegränsningarna avses skola ingå i en sammanhängande observationsserie från den 15 mars till den 15 november och omfatta även de under denna tidrymd infallande perioderna med fri fart. Vidare bör nämnas, att kommittén sagt sig avse att eventuellt senare inkomma med förslag till ett försök med lägre fartgräns än 90 kilometer i timmen, eventuellt begränsat till en del av riket.

I och med slutförandet av 1962 års försök torde tillräckligt underlag komma att föreligga för ställningstagande till användbarheten i fortsättningen av den tillfälliga hastighetsbegränsningen såsom reguljärt trafiksäkerhetspolitiskt instrument. Jag förutser alltså att trafiksäkerhetskommitténs uppdrag kommer att avslutas med att kommittén avger redogörelse för 1962 års försöksverksamhet.»

Departementschefen lämnar härefter en översikt beträffande det arbete, som f. n. nedlägges på utredning av trafikfrågor och särskilt trafiksäkerhetsfrågor, enligt följande:

»Jag vill här begagna tillfället att framhålla, att de verkställda och pågående försöken med tillfälliga hastighetsbegränsningar blott utgör en ringa del av det arbete, som f. n. nedlägges på utredning av trafikfrågor och speciellt trafiksäkerhetsfrågor. Såväl internationellt som inom landet pågår en oavlätlig forsknings- och utredningsverksamhet i syfte att vidga kunskapen om allt sådant, som har med trafik och trafiksäkerhet att göra, samt att omsätta vunna rön i praktiska åtgärder.

I de flesta länder — bl. a. i Sverige — grundar sig gällande bestämmelser om motorfordon och om trafik med sådana fordon på en inom ramen för Förenta Nationernas verksamhet den 19 september 1949 i Genève undertecknad konvention angående vägtrafik och ett samtidigt undertecknat protokoll rörande vägmärken. Efter tillkomsten av nämnda överenskommelser har inom *Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE)* i Genève pågått ett oavlätligt och mycket omfattande arbete med att vidareutveckla och modernisera de sålunda antagna internationella reglerna. Särskilt förtjänar att nämnas det arbete, som genom särskilda för ändamålet tillsatta arbetsutskott bedrivs på trafiksäkerhetsområdet och för att få fram mera enhetliga regler angående konstruktion och utrustning av motorfordon. Detta arbete har bl. a. resulterat i de för några år sedan antagna reglerna beträffande teknisk utformning av fordonsbromsar, strålkastare för asymmetriskt ljus samt av reflexanordningar. F. n. ägnar man inom ECE stor uppmärksamhet åt de svenska erfarenheterna beträffande säkerhetsbälten i motorfordon i syfte att fastställa enhetliga internationella bestämmelser om sådana bältens utförande och användning. Inom ECE har också nyligen för undertecknande öppnats en efter långvarigt arbete antagen överenskommelse om arbetsvillkor m. m. vid internationella transporter på väg, inne-



hållande bl. a. bestämmelser om arbetstider, körtider och vilotider för förare. — *Europeiska transportministerkonferensen (CEMT)* i Paris har gett trafiksäkerhetsfrågorna en framträdande plats på verksamhetsprogrammet. Inom CEMT behandlas bl. a. spörsmål om utformning och samordning av trafiksäkerhetsarbetet inom medlemsstaterna samt rörande den vetenskapliga forskningen på området. I anslutning härtill må nämnas att den av 1961 års trafiksäkerhetskommitté utarbetade redogörelsen för de svenska försöken med temporära hastighetsbegränsningar nu översätts till engelska språket för att framläggas inom transportministerkonferensen. Vidare bör framhållas att inom CEMT:s ram ett omfattande arbete pågår på utformning av enhetliga västeuropeiska vägtrafikregler. — Frågor rörande den vetenskapliga forskningen på trafiksäkerhetsområdet är också föremål för behandling inom *Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD)* i Paris. — Även inom *Europarådet* har trafiksäkerhets- och vägtrafikfrågorna tilldragit sig uppmärksamhet. Olika förslag har behandlats i den rådgivande församlingen och föranlett rekommendationer till regeringarna i de till rådet anslutna länderna. För någon tid sedan har en inom rådet verksam expertkommitté framlagt förslag till en europeisk överenskommelse om bestraffning av trafikbrott.

Vid sidan av den nu nämnda mera vittsyftande internationella verksamheten bedrivs ett ingående samarbete i bl. a. trafiklagstiftningsfrågor med de nordiska grannländerna. Organ för detta samarbete är — förutom *Nordiska rådet* — den år 1960 tillsatta *nordiska vägtrafikkommittén*, vilken har till uppgift att utarbeta förslag till en gemensam nordisk vägtrafiklagstiftning. Samarbete med grannländerna sker givetvis också i form av överläggningar mellan departementscheferna i respektive länder samt mellan tjänstemän i departement och centrala myndigheter.

På forskningens område bör man icke underlåta att nämna de insatser, som i olika länder göres av *bilindustrien*. Man torde kunna räkna med att utvecklingen inom bilproduktionen alltmera inriktas på detaljer av betydelse för trafiksäkerheten, t. ex. bättre bromsutrustning och belysning, mera ändamålsenlig fordonsinredning m. m.

Inom Sverige har flera centrala myndigheter till uppgift att bevaka och utreda frågor, som har med trafiken och trafiksäkerheten att göra. Främst är att nämna *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *statens trafiksäkerhetsråd*, *statspolisens* och *skolöverstyrelsen* samt *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut* (rapporter om väder och väglag). Ett betydelsefullt forskningsarbete utföres vid *statens vägintitut* samt olika *tekniska och medicinska forskningscentra* liksom av *enskilda forskare och forskargrupper*.

För upplysnings- och propagandaverksamhet i trafiksäkerhetsfrågor sörjer i främsta rummet *NTF*. En betydelsefull roll i trafiksäkerhetsarbetet spelas också av *motororganisationerna* samt olika fackliga och ideella organisationer med anknytning till trafiken.

Vad beträffar statliga utredningar på trafikens och trafiksäkerhetens område har jag i det föregående utförligt redogjort för det av 1961 års *trafiksäkerhetskommitté* hittills utförda utredningsarbetet. Vidare må nämnas att det f. n. pågår en *utredning rörande periodisk kontrollbesiktning av motorfordon och släpfordon*. Andra utredningar som kan väntas ge resultat av betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt är 1953 års *trafikutredning*, 1957 års *trafiknykterhetskommitté*, *parkeringskommittén* och 1960 års *vägsakkunniga*.

Slutligen bör nämnas, att frågor, som rör trafiken och trafiksäkerheten, givetvis följes med stor uppmärksamhet inom *kommunikationsdepartementet*, vars personal i icke ringa omfattning tagits i anspråk för utrednings- och lagstiftningsuppgifter på hithörande områden.

Trots det intensiva arbete som läggs ned i kampen mot trafikolyckorna har dessa ökat i en takt som ger anledning till allvarliga bekymmer. Det kan visserligen sägas att olyckorna inte ökat i samma takt som trafiken och att vårt land intar en från trafiksäkerhetssynpunkt gynnsam plats i jämförelse med andra länder, men antalet dödade och skadade i trafiken är dock så stort att vi redan med hänsyn till dagens trafik och i synnerhet inför den fortsatta trafikökningen måste kraftigt öka våra ansträngningar för större säkerhet på vägar och gator. Jag vill understryka att hittills uppnådda resultat och möjligheterna att lyckas i det fortsatta arbetet i särskilt hög grad beror på en aktiv medverkan från alla berörda parter — samhället, organisationerna och den enskilde.

Sedan hösten 1961 är inom kommunikationsdepartementet särskild personal avdelad för att samordna det trafiksäkerhetsarbete, som bedrivs inom departementets verksamhetsområde. I anslutning härtill sker också en brett upplagd inventering av de ytterligare åtgärder som kan sättas in i kampen mot trafikolyckorna. Arbetet bedrivs i samarbete med representanter för berörda myndigheter, forskningen och de olika organisationer som är verksamma inom trafiksäkerhetsarbetet. Därvid har framkommit ett stort antal förslag till åtgärder, som berör utbildning och kontroll av förare, allmän upplysning och propaganda, trafikundervisning i skolorna, arbetstidsreglering för yrkesförare, besiktning och kontroll av fordon, samhällsplanering, väghållning, trafikplanläggning, trafikregler, övervakning, forskning samt olika organisationsfrågor. Den egentliga inventeringen beräknas bli avslutad under vårens lopp. Givetvis beaktas också de motioner, som väckts vid årets riksdag, och de framställningar som tidigare inkommit till Kungl. Maj:t. Vissa förslag torde tämligen omgående kunna föranleda åtgärd bl. a. i form av uppdrag till berörd myndighet. Vidare avses att bilda olika arbetsgrupper med representanter för berörda myndigheter och organisationer för en närmare diskussion av förslagen och hur de olika frågorna skall ytterligare bearbetas. De förslag som berör förarutbildningen och därmed sammanhängande frågor kommer att beaktas i direktiven för den tilltänkta utredningen om förarutbildningen.

Det finns tyvärr icke någon formel, efter vilken man kan lösa trafiksäkerhetsfrågorna nu och i ett sammanhang. Genom den pågående inventeringen räknar jag emellertid med att vi skall kunna få fram en samlad överblick över vilka ytterligare åtgärder som kan sättas in på de olika fronterna i kampen mot trafikolyckorna och erhålla ett vidgat underlag för våra fortsatta ansträngningar på det här området.»

### Utländska körkorts giltighet i Sverige m. m.

#### Gällande bestämmelser, framförda reformförslag och remissyttrandena

Härutinnan hänvisas till propositionen s. 21—24, där gällande bestämmelser refereras å s. 21 f., reformförslagen å s. 23 f. samt remissyttrandena å s. 24.

#### Departementschefen

Departementschefen erinrar inledningsvis om vad han uttalat därom att frågorna om vägtrafikens reglering och om trafiksäkerheten på vägarna gjorts till föremål för ett omfattande internationellt samarbete. Det anges att trafikreglerna i olika länder numera företer så många gemensamma drag att man inte utan fog kan tala om en internationell trafiklagstiftning. På en del ganska väsentliga punkter finnes visserligen fortfarande olikheter mellan trafikreglerna i länderna. Men praktiskt sett är olikheterna i allmänhet inte särskilt betydande, och utvecklingen går enligt departementschefen successivt i riktning mot större likformighet. Det uttalas att jämväl reglerna om fordon och fordonsutrustning länderna emellan företer tämligen god överensstämmelse. Departementschefen påpekar härefter att körkortsreglerna däremot fortfarande varierar rätt avsevärt i olika länder, eftersom man i några anser sig böra uprätthålla en strängare körkortspolitik än i andra. Det uttalas att i det avseendet torde Sverige höra till de stater, som har de strängaste bestämmelserna. Departementschefen anför härefter följande:

»Med den omfattning, som den internationella trafiken numera har, är det emellertid varken lämpligt eller möjligt för något land att upprätthålla sina nationella körkortsregler även i förhållande till utländska förare. Detta har lett till ett system av konventioner, genom vilka de olika länderna förbundit sig att i viss omfattning godtaga körkort, utfärdade i andra länder. Konventionerna upptager helt naturligt endast vissa minimikrav i dessa hänseenden. I syfte att främja den internationella trafiken har, särskilt under de sista åren, i många länder införts bestämmelser som innebär att utländska körkort godtages i betydligt större omfattning än som följer av konventionerna.

De i Sverige gällande reglerna om utländska körkort anslöt sig från början strikt till de konventioner, som Sverige biträtt, och medgav inga lätt-

nader därutöver. Genom 1958 och 1960 års kungörelser har emellertid giltighet tillerkänts utländska körkort i avsevärt större omfattning än som följer av konventionerna. Bl. a. godtages numera under vissa förutsättningar även körkort, utfärdade i länder vilka icke anslutit sig till konventionerna.

Erfarenheterna av de hittills genomförda reformerna har i stort sett varit goda. Ur trafiksäkerhetssynpunkt synes några olägenheter icke ha kunnat konstateras. Däremot har klagomål förekommit över svårigheter vid bestämmeisernas praktiska tillämpning. Dessa svårigheter beror uppenbarligen icke på att reglerna blivit mera liberala än tidigare utan på att man bibehållit en del restriktiva bestämmelser i äldre författningar om maximtiden för utländskt körkorts giltighet i Sverige och om villkoren för förvärv av svenskt körkort i fall, då sökanden förut innehar utländsk sådan handling. Det är alltså främst dessa bestämmelser, som bör omprövas, om man vill komma fram till ett mera praktiskt och rationellt system för reglering av utlänningarnas och utlandssvenskarnas körkortsfrågor.

Det i departementspromemorian framförda förslaget att ersätta det i gällande bestämmelser använda uttrycket »tillfällig vistelse» med en bestämd tidsgräns synes ägnat att undanröja åtskilliga av de svårigheter som mött vid tillämpning av dessa bestämmelser och synes även i övrigt vara lämpligt. Jag förordar därför att förslaget lägges till grund för en revision av bestämmelserna i förevarande ämne.

Det anförda innebär också, att jag ansluter mig till den i promemorian framförda åsikten, att bestämmelserna om utländska körkorts giltighet i Sverige bör gälla ej blott turister och andra, som ankommer till landet i avsikt att vistas här en kortare tid, utan även dem som har för avsikt att stadigvarande bosätta sig härstädes. Det är visserligen ett önskemål, att den som tar stadigvarande hemvist i Sverige så snart som möjligt utbyter sina utländska körkortshandlingar mot svenska sådana. För detta ändamål bör han emellertid få skälig tid till förfogande. Det torde f. ö. vara svårt att förebringa något egentligt skäl för att den, som ådagalägger sin avsikt att stanna i landet t. ex. genom att skaffa sig fast bostad eller stadigvarande arbete, enbart till följd därav skulle tidigare än eljest gå förlustig rätten att nyttja sitt utländska körkort.

Vid utmätande av tidsgränsen för utländskt körkorts giltighet bör beaktas, att icke några onödiga svårigheter vållas vid utbyte av utländskt körkort mot svenskt sådant. Man måste räkna med att anskaffande av nödiga handlingar för erhållande av svenskt körkort ibland kan ta åtskillig tid i anspråk för den, som nyligen anlant från utlandet och icke i förväg har kännedom om de stränga regler, vilka här gäller för erhållande av körkort. Speciellt har det visat sig svårt att förebringa utredning, som motsvarar det svenska lämplighetsintyget. En annan omständighet, som påkallar beaktande, är att de av Sverige biträdda konventionerna utgår från begreppet »tillfällig vistelse» och i ett fall definierar detta begrepp sålunda,

att vistelse i landet under kortare tid än ett år alltid skall anses såsom tillfällig. Det kan med hänsyn härtill i allt fall icke komma i fråga att sätta tidsgränsen kortare än till ett år. För att full visshet skall uppnås, att den fasta tidsgränsen icke kommer i konflikt med konventionerna, torde det vara nödvändigt att sätta tiden avsevärt längre. Det finns enligt min mening icke skäl att intaga någon särskilt restriktiv ståndpunkt härvidlag. Jag kan även i denna del ansluta mig till den uppfattning, som uttalats i promemorian, och förordar sålunda att tiden bestämmes till två år.

Den kritik, som i några av remissyttrandena anförts mot den i departementspromemorian föreslagna utgångspunkten för beräkning av tiden för utländskt körkorts gillighet, synes mig icke helt oberättigad. Framför allt gäller detta förslaget att tiden i visst fall skall räknas från det körkorts-innehavaren tagit stadig hemvist i Sverige. Begreppet »stadig hemvist» är till sin innebörd lika obestämt som det nyss kritiserade begreppet »tillfällig vistelse» och rimmar icke väl med revisionens syfte att skapa enkla och lättillämpade regler. En bestämmelse av här avsedd innebörd är ägnad att vålla onödiga svårigheter bl. a. för utlandssvenskar, vilka bibehållit sådan anknytning till Sverige, att det kan ifrågasättas, om de alltjämt har stadig hemvist härstädes. På grund härav och då en dylik bestämmelse i övrigt icke torde få någon större saklig betydelse vid sidan av övriga bestämmelser i förslaget, synes den kunna avvaras. — Mot den föreslagna bestämmelsen om att innehav av utländskt körkort icke får åberopas av den, som under de sist förflutna tre åren vistats i Sverige mer än två år, kan givetvis invändas, att kontrollen över bestämmelsens efterlevnad kan visa sig besvärlig. Om bestämmelserna i övrigt utformas i den liberala anda, som förslaget ger uttryck för, torde man emellertid kunna utgå från att överträdelser blir sällsynta och att mera ingående kontroll av körkorts-innehavarnas förhållanden icke skall visa sig behövt annat än i undantagsfall. Sedda som helhet innebär förslagen betydande lättnader för polismyndigheter och andra i fråga om kontrollen över utländska körkort, och den omständigheten att en mera ingående utredning alltjämt kan erfordras i enstaka fall, är icke ägnad att medföra annat bedömande. Bestämmelsen om att utländskt körkort icke får åberopas av den, som innehar gällande svenskt körkort eller som under de tre sista åren innehaft sådant körkort men fått detta återkallat eller omhändertaget av därtill behörig svensk myndighet, synes också nödvändig för att hindra kringgående av de för normala fall avsedda svenska körkortsreglerna.

Allt upprätta ett särskilt register över här i landet befintliga innehavare av utländska körkort skulle uppenbarligen medföra kostnader och administrativ omgång, som icke motiveras genom nyttan av åtgärden. Det i ett remissyttrande framförda förslaget härom kan jag således icke tillstyrka.

Även vad beträffar villkoren för förvärv av svenskt körkort i fall, då sö-

kanden förut innehar utländsk sådan handling, kan jag i allt väsentligt ansluta mig till den ståndpunkt, som intagits i departementspromemorian. Såvitt känt är fordras numera överallt körkort. Den föreslagna karenstiden om ett år jämte villkoret att vederbörande skall ha fört motorfordon här i landet i större omfattning torde i praktiken få anses innefatta tillräckliga garantier för att kravet på kännedom om de svenska trafikreglerna icke blir åsidosatt. Möjligen kan tvekan råda, hur mycket som bör fordras för att villkoret om praktisk övning i körning under svenska förhållanden skall anses uppfyllt. Den sammanlagda körtiden och körsträckan bör givetvis betydligt överstiga vad som i allmänhet fordras vid utbildning i körskola. Däremot kan det icke fordras, att vederbörande fört bil dagligen eller ens regelbundet under ettårsperioden. I allmänhet torde en körsträcka om 500—1 000 mil få anses tillfyllest, och om praktiken till övervägande del består i daglig körning inom större stad eller eljest under besvärliga förhållanden, bör även kortare sammanlagd körsträcka kunna godtagas. Bäst är givetvis, om vederbörande kan förebringa praktikintyg utfärdat av polismyndighet eller annan offentlig myndighet. Eftersom det endast i undantagsfall är möjligt att förebringa sådant intyg, torde det emellertid vara nödvändigt att även godtaga intyg av enskilda, trovärdiga personer. Det förtjänar framhållas, att sådana praktikintyg enligt 27 § 2 mom. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. godtages vid utfärdande av trafik kort.

I departementspromemorian har icke framlagts något förslag till särskilda bestämmelser om lämplighets- och läkarintyg för den, som tidigare innehar utländskt körkort. Även enligt min uppfattning bör i princip tillämpas samma regler i dessa hänseenden som för körkortssökande i allmänhet. Bestämmelserna i vägtrafikförordningen om lämplighetsintyg och om villkoren i övrigt för utfärdande av körkort är så avfattade, att de synes ge tillräckliga möjligheter att nå ett rimligt resultat i fall, då svårigheter kan antagas föreligga för en körkortssökande att införskaffa utredning från utlandet om sina personliga förhållanden. I praktiken bör bestämmelserna kunna tillämpas så, att en körkortssökande, som efter ett års vistelse här i landet kan förebringa svenskt lämplighetsintyg av positivt innehåll, i allmänhet ej behöver införskaffa ytterligare utredning rörande sådana förhållanden, som brukar redovisas i dessa intyg. Givet är emellertid, att bedömandet bör bli ett annat, om allvarliga anmärkningar förekommit mot vederbörande i lämplighetsintyget eller om anledning eljest föreligger till antagande, att han icke fyller lämplighetskravet.

Det kan också övervägas, om icke skäl föreligger att med tanke på utlänningar, som gör sig skyldiga till överträdelser av bestämmelserna om utländska körkorts giltighet i Sverige och på grund därav straffas för olovlig körning, något uppmjuka bestämmelsen i 32 § 2 mom. första stycket vägtrafikförordningen om att den, som sakfällts för sådan förseelse, ej

skall kunna erhålla körkort innan två år förflutit från förseelsens begärende. Det är emellertid redan nu möjligt att göra undantag från bestämmelsen för det fall att körkortssökanden trots förseelsen är att bedöma som en skötsam person. Denna undantagsregel synes ge tillräckliga möjligheter att vid körkortsprövning beakta exempelvis det förhållandet, att en utlänning överträtt körkortsbestämmelserna på grund av bristande känedom om vad dessa innehåller. Jag anser med hänsyn härtill icke, att någon särbestämmelse för utlänningar är behövlig i detta hänseende.

Ur kontrollsynpunkt torde lämpligen böra föreskrivas, att utländskt körkort, som återopats för erhållande av motsvarande svensk handling, skall förses med påteckning om förhållandet. Eftersom en del utländska körkort har sådant utförande, att de icke lämpligen kan förses med sådan påteckning, kan föreskriften dock ej göras alldeles ovillkorlig.

Det anförda innebär, att jag i allt väsentligt biträder det i departementspromemorian framlagda förslaget till nya regler om utländska körkorts giltighet i Sverige och om villkoren för att innehavare av utländskt körkort skall tilldelas däremot svarande svenskt körkort. Jag förordar alltså, att det framlagda förslaget genomföres med de jämkningar, som följer av vad jag uttalat i det föregående.

Med hänsyn till det anförda torde ändring böra ske av bestämmelsen i 37 § 1 mom. vägtrafikförordningen, enligt vilken det ankommer på Kungl. Maj:t att meddela föreskrifter om rätt för person som i främmande stat äger föra motorfordon, att på grund av internationella överenskommelser eller eljest under tillfällig vistelse här i riket föra sådant fordon. Ändringen torde, närmare bestämt, böra gå ut på att sådana föreskrifter skall kunna meddelas även i fråga om vistelse i riket, vilken icke kan sägas vara av endast tillfällig natur. I anslutning härtill torde en motsvarande ändring böra göras i överskriften till paragrafen.»

### **Maximihastigheten för tyngre fordon**

#### **Gällande bestämmelser**

I denna del hänvisas till propositionen s. 29 f.

Här må ytterligare erinras om bestämmelsen i 47 § 3 mom. andra stycket vägtrafikförordningen, enligt vilken det åligger förare av motorfordon, vilken uppmärksammat en tillämnad omkörning av sitt fordon, att hålla till vänster och sakta farten, varjämte han, om den andre avgivit signal, bör på lämpligt sätt besvara densamma.

**Framställningar från sammanslutningar av trafikutövare, yttrande häröver från statens trafiksakerhetsråd, väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning, departementspromemorian samt remissyttrandena**

Jämväl i dessa delar hänvisas till propositionen, där redogörelse lämnas för framställningarna från sammanslutningarna av trafikutövare å s. 30 f.,

för trafiksäkerhetsrådets yttrande å s. 31 ff., för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning å s. 33 f., för departementspromemorian å s. 34 samt för remissyttrandena å s. 34 ff.

#### **Viss framställning från riksdagen**

Vid 1961 års riksdag hemställdes i två motioner, I: 280 och II: 243, att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle begära sådan ändring i vägtrafikförordningen att maximihastigheten för tung lastbil och buss höjdes till 70 km/tim. samt för tung lastbil med släpvagn till 60 km/tim.

Motionerna hänvisades till lagutskott och behandlades av andra lagutskottet, som i sitt utlåtande nr 67/1961 bl. a. refererade de här ovan återgivna framställningarna i saken samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och trafiksäkerhetsrådets likaledes förut berörda yttranden. Utskottet anförde vidare:

Med hänsyn till de skäl, som åberopats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och trafiksäkerhetsrådet, finner också utskottet det motiverat med en höjning av maximihastigheten för de tunga fordonen. Genom en sådan höjning skulle man dessutom vinna att trafikströmmen på landsvägarna blev jämnare med följd att framkomligheten i synnerhet i närheten av tätorterna ökade. Utskottet är däremot icke berett att utan närmare utredning förorda att höjningen generellt bestämmes till 70 km i timmen. Det torde nämligen icke vara uteslutet att höjningen beträffande vissa fordon och vissa vägar kan göras något större. Vidare torde frågan om höjning av maximihastigheten för olika slag av fordonskombinationer förutsätta viss utredning angående bl. a. utvecklingen av fordonens bromsutrustning.

Utskottet har emellertid inhämtat, att frågan om höjning av maximihastigheten för tunga fordon och fordonskombinationer för närvarande är föremål för överväganden inom kommunikationsdepartementet. Den utredning utskottet ovan efterlyst torde därför lämpligen kunna företagas i anslutning härtill.

Riksdagen, som godkände utskottets utlåtande, gav genom skrivelse den 1 december 1961 (nr 378) såsom sin mening till kända vad utskottet anförde.

#### **Motionerna I: 175 och II: 223**

Motionärerna återger andra lagutskottets ovan återgivna uttalanden i utlåtandet nr 67/1961 och anför därefter följande:

Den under senare år successivt höjda vägstandarden ävensom den fordonstekniska utvecklingen sätta i relation till önskvärheten av ett rationellt utnyttjande av bussar och lastbilar har gjort en höjning av de för dessa fordon tillåtna hastighetsgränserna alltmer angelägen. Med hänsyn härtill bör ytterligare uppskov med de av de trafikvårdande myndigheterna föreslagna reformerna icke komma i fråga. Samtidigt synes en höjning av maximihastigheten för tung lastbil med släpvagn till 60 km/tim. utan olägenhet kunna genomföras.

De av andra lagutskottet i dess förenämnda utlåtande redovisade synpunkterna rörande möjligheterna att för vissa fordon och vissa vägar göra



höjningen något större än den föreslagna bör även skyndsamt prövas. Denna prövning får dock icke lägga hinder i vägen för att omedelbart genomföra redan förordad höjning av hastighetsgränserna.

#### Departementschefens uttalanden i denna del i propositionen

Departementschefen anför i denna del följande:

»Det har av trafiksäkerhetsskäl alltid ansetts nödvändigt att ha särskilda, restriktiva regler om maximihastighet för större och tyngre fordon. Orsaken torde främst ha legat i att dessa fordon tidigare icke haft sådan bromsrustning, som svarat mot deras totalvikt, och till följd härav icke kunnat bedömas vara lika trafiksäkra som de lättare fordonen. Dessutom har de varit — och är alltså — i många fall till följd av sin storlek väsentligt svårare att manövrera än t. ex. vanliga personbilar. De är ofta av betydande längd och därför svåra att köra om. Sammanstötningar och andra olyckor, i vilka tyngre fordon är inblandade, leder icke sällan till allvarliga personsador och materiella skador. Omsorgen om vägarnas hållfasthet och önskemålet att hålla nere kostnaderna för vägunderhållet har också medverkat till att hastighetsbestämmelserna för här avsedda fordon hållits inom snäva gränser.

Broms- och styrutrustningen på moderna bussar och tyngre lastbilar är emellertid betydligt bättre än på äldre modeller. Servobromsar och servostyrning — vilka innebär användande av maskinell kraft för inbromsning och styrning — har gjort körningen avsevärt mindre tröttande än förut och ökar förarens möjligheter att behärska sitt fordon i kritiska situationer. Inom det normala hastighetsregistret har bussar och lastbilar numera — även om de är tungt lastade — praktiskt taget lika god broms- och manövreringsmöjligheter som personbilar. Vad de äldre fordonen angår minskar deras andel i fordonsparken med varje år och det kan f. ö. icke med fog påstås, att de i allmänhet skulle vara underhaltiga. Bussar och lastbilar, som tillverkats under de sista tio åren, har nästan genomgående mycket goda broms- och styrordningar, oavsett om systemen är av servotyp eller icke. De äldre bilar från förkrigsåren, som utgjorde en betydande del av fordonsparken, när de nuvarande hastighetsbestämmelserna tillkom, är numera praktiskt taget alla utstrangerade. Sammanfattningsvis kan sägas, att fordonsbeståndet i dagens läge är av betydligt högre kvalitet än för ett tiotal år sedan.

De särskilda krav, som måste ställas på föraren av ett tungt fordon, gäller mera förmågan att behärska fordonet i tät trafik och under andra särskilt besvärliga förhållanden än förmågan att föra fordonet på ett trafiksäkert sätt på vägar, som medger högre hastighet. Trafiksäkerhetsrådets undersökningar visar — och detta bestyrkes från många andra håll — att förarna av tyngre fordon är en väl kvalificerad yrkeskår, vars medlemmar i allmänhet utmärker sig för hänsynsfull och trafiksäker körning. Givetvis

förekommer undantag men de bör icke få stå hindrande i vägen för en ändamålsenlig utformning av bestämmelserna för hela gruppen tyngre fordon.

De försök som trafiksäkerhetsrådet låtit verkställa är ägnade att ge stöd åt uppfattningen att en viss höjning av de tunga fordonens maximihastighet i varje fall icke skulle ha några påtagligt ogynnsamma verkningar med avseende på antalet omkörningar eller trafikförhållandena i övrigt. Emellertid synes försöken ha ägt rum endast på vägar med relativt tät trafik. Det är också i fråga om sådana vägar, liksom motorvägar och andra vägar med goda omkörningsmöjligheter, som de skäl ter sig starkast vilka ur trafiksynpunkt och trafiksäkerhetssynpunkt kan anföras för en höjning av maximihastigheten. Beträffande övriga vägar kan man icke bortse från möjligheten att en höjning kan ha en mindre gynnsam effekt på framkomligheten. Klart synes under alla förhållanden vara att betänkligheterna ur förevarande synpunkter mot en ökning av maximihastigheten främst gäller längre, sammansatta enheter, d.v.s. bilar och bussar med större släpvagnar och givetvis även fordonståg bestående av dragfordon med två eller flera släpvagnar. Vad beträffar övriga fordonsenheter torde däremot en måttlig ökning av maximihastigheten icke behöva möta någon erinran.

De tyngre fordonens förbättrade konstruktion har lett till avsevärd minskning av de risker ur trafiksäkerhetssynpunkt som sammanhänger med fordonens tyngd. Man synes i betraktande härav ha goda skäl för antagande att en måttlig höjning av den författningsmässigt bestämda maximihastigheten icke i och för sig behöver få någon negativ inverkan på vare sig olycksfrekvensen eller olyckornas svårighet.

Beaktas bör också den vinst ur allmän transportekonomisk synpunkt som kan antagas följa av en höjning av maximihastigheten. Även om hastighetsbegränsningen föreskrivits i första hand av trafiksäkerhetsskäl, bör detta icke hindra att en avvägning sker mot andra viktiga samhällsintressen.

Kostnaderna för väghållningen beror i övervägande grad på andra faktorer än de tunga fordonens färdhastighet, och hänsyn till väghållningskostnaderna bör därför icke vara avgörande vid ståndpunktstagande till färdhastigheten. Reservation bör givetvis göras för speciella förhållanden, t. ex. i fråga om framförande av tunga fordon på tjälskadade vägar. Hänsyn till sådana omständigheter som tjälskador o. dyl. bör dock icke få inverka på utformningen av de allmänna bestämmelserna om färdhastighet, utan bör blott leda till att vederbörande länsstyrelse eller stadsmyndighet vid behov utfärdar lokala föreskrifter i ämnet.

Jag vill i detta sammanhang också framhålla, att den kontroll över de tunga fordonens hastighet, förarnas arbetstid m. m., som redan nu utövas genom granskning av färdskrivaruppteckningar, i framtiden kommer att bli betydligt mera effektiv än hittills. Bl. a. har de bestämmelser i ämnet, som innefattas i kungörelsen den 29 juni 1956 om skyldighet att å vissa motor-

fordon föra färdskrivare, enligt kungörelse den 15 december 1961 (nr 664) undergått vissa ändringar, som bl. a. syftar till en centralisering och effektivisering av granskningen. Vidare har i årets statsverksproposition föreslagits en väsentlig ökning av de anslagsmedel, som står till förfogande för kontroll av färdskrivaruppteckningar. Vid bifall till ifrågavarande förslag kommer alltså en betydande intensifiering att ske i fråga om kontrollen av de tyngre fordonens färdhastighet.

En jämförelse med de regler om färdhastighet för tyngre fordon, som gäller i utlandet, ger vid handen att de svenska bestämmelserna på förevarande område är ovanligt restriktiva. I Danmark, Finland och Norge gäller, liksom i Sverige, att maximihastigheten för tyngre fordon utgör 60 kilometer i timmen med det undantaget, att maximihastigheten för buss i Finland utgör 70 kilometer i timmen. Gränsen mellan lättare och tyngre fordon har emellertid i dessa länder dragits vid en totalvikt av 3,5 ton och icke, som i Sverige, vid 2,5 ton. I Danmark överväges enligt förkljudande en höjning av maximihastigheten till 70 kilometer i timmen för tyngre fordon. I länderna på kontinenten dras gränsen mellan tyngre och lättare fordon i regel vid en totalvikt av 7,5 ton, i Frankrike t. o. m. vid 10 ton, och de vanliga maximihastigheterna utgör 75—85 kilometer i timmen. I vissa fall, bl. a. i Tyskland, är dock lägre hastighet föreskriven för tyngre lastbil på vägar, som icke är av högsta klass. — En viss höjning av den i Sverige föreskrivna maximihastigheten kan i belysning av det här anförda icke anses innebära ett frångående av utan snarare en anpassning till förhållandena utomlands.

På nu anförda skäl har jag kommit till den uppfattningen att en måttlig höjning av maximihastigheten för tyngre fordon icke bör avvisas av trafiksäkerhetsskäl. I denna uppfattning styrkes jag framför allt av vad andra lagutskottet anført i sitt berörda yttrande och av det förhållandet att de myndigheter, som har till uppgift att vårda sig om trafiksäkerheten, icke velat motsätta sig en författningsändring på denna punkt.

Alla skäl talar emellertid för att man bör gå fram med stor försiktighet, när det gäller att jämka på bestämmelser, som huvudsakligen motiveras av trafiksäkerhetsskäl. Även om åtgärden av formella orsaker bör ta form av en ändring i de grundläggande hastighetsbestämmelserna i vägtrafikförordningen, förutsätter jag att den anses vara av provisorisk karaktär och att en återgång till nuvarande regler omedelbart sker, om några ur trafiksäkerhetssynpunkt påtagligt oförmånliga verkningar konstateras.

Den åtgärd, som i första hand kommer i fråga, är att jämka viktgränserna för de fordonsgupper, som är underkastade särskilda bestämmelser om maximihastighet, så att de överensstämmer med vad som gäller i andra nordiska länder. Jag förordar sålunda, att viktgränsen, som f. n. är 2,5 ton, höjes till 3,5 ton.

Hastighetsgränsen bör enligt min uppfattning — vilken överensstämmer

med den som uttalats av flertalet remissorgan — åtminstone t. v. icke höjas mera än med 10 kilometer i timmen, d. v. s. till 70 kilometer i timmen.

Som framgår av den förut lämnade redogörelsen får buss och tyngre lastbil framföras på motorväg med en hastighet av 80 kilometer i timmen. På motorväg av den standard, som numera finns här i landet, är de vanliga trafikriskerna i stort sett undanröjda, så långt detta på teknikens nuvarande ståndpunkt är möjligt. Omkörningsmöjligheterna är i allmänhet så goda, att fordonens längd och hastighet praktiskt taget saknar betydelse i detta hänseende. Vid sådant förhållande och med hänsyn till vad i det föregående anförts om den moderna fordonsparkens konstruktion och utrustning föreligger enligt min mening tillräckliga skäl att medge ytterligare höjning i fråga om bussar och tyngre lastbilar på motorväg. Innan ytterligare erfarenheter vunnits bör dock härvid den generellt tillåtna maximihastigheten icke sättas högre än till 90 kilometer i timmen. Det torde emellertid få förutsättas att medgivande av högre hastighet undantagsvis efter särskild prövning skall kunna lämnas för viss sträcka i fråga om bussar av modern och dokumenterat trafiksäker konstruktion.

De nu framförda förslagen avser endast fordon, som föres utan tillkopplade släpfordon. När det gäller sammansatta fordon och fordonståg, måste bedömandet delvis bli ett annat. Verkslällda undersökningar rörande verkningarna av en hastighetshöjning på omkörningsmöjligheter och trafikförhållanden i övrigt kan icke obetingat anses tillämpliga i fråga om mycket långa transportenheter. Kombinationer av två eller flera fordon blir enligt sakens natur otympligare att manövrera än enkla fordon, och såväl kopplingarna mellan själva fordonen som bromskopplingarna är erfarenhetsmässigt att anse som svaga punkter i konstruktionen. Det är därför icke tillrädligt att utan ytterligare undersökningar vidtaga någon generell höjning av maximihastigheten för sådana transportenheter, som består av två eller flera sammankopplade fordon. Jag anser mig dock kunna tillstyrka, att fartgränsen höjes med 10 kilometer i timmen, d. v. s. från 60 till 70 kilometer i timmen även i fråga om bil till vilken kopplats påhängsvagn med s. k. sammanhängande bromssystem. För bil med sådan lättare släpvagn, som beskrives i 56 § 1 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen, d. v. s. släpvagn, vars totalvikt — eller, om släpvagnen ej är lastad, dess tjänstevikt — icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, bör fortfarande gälla samma hastighetsregler som för bilen utan släpvagn. Fartgränshöjningen för bilar utan släpfordon slår alltså här igenom. Beträffande övriga i 56 § 1 mom. vägtrafikförordningen omnämnda fordonskombinationer bör däremot frågan om hastighetshöjning få anstå i avbidan på fortsatta undersökningar, som det lämpligen torde böra uppdragas åt trafiksäkerhetsrådet att verkställa.

De nu gjorda ståndpunktstagandena bör i författningsmässigt hänseende komma till uttryck i form av en ändring i 56 § 1 mom. vägtrafikförord-

ningen. Härjämte erfordras en följdändring i 45 § 1 mom. femte stycket samma förordning.»

### Vissa frågor om mopeder, inrättade såsom invalidfordon

Gällande bestämmelser, framställning om författningsändring och remissyttrande

Härutinnan hänvisas till propositionen s. 42 f.

#### Departementschefen

Departementschefen erinrar inledningsvis om att bestämmelserna för mopeder är så utformade, att dylikt fordon inte får ha högre tjänstevikt än 75 kg, samt anför härefter:

»I och för sig är det givetvis icke möjligt att från trafiksäkerhetssynpunkt motivera uppställandet av en tjänsteviktsgräns vid just 75 kilogram. Ett medgivande att överskrida gränsen med exempelvis ett eller annat tiotal kilogram behöver icke innebära, att trafiksäkerheten äventyras. Emellertid är det av principiella skäl önskvärt att upprätthålla en viss gräns med tanke bl. a. på möjligheten att konstruera relativt tunga transportfordon, vilka skulle falla helt utanför ramen för vad som avsetts med mopedbestämmelserna och som icke bör undantagas från vare sig kravet på att föraren skall inneha körkort eller från reglerna om fordonsbeskattning.

Något tekniskt hinder torde icke möta mot att framställa användbara invalidfordon som håller sig inom den för mopeder i allmänhet gällande tjänsteviktsgränsen 75 kilogram. Att fordonen är lätta, torde från användbarhetssynpunkt vara att beteckna som en fördel. Emellertid blir det här fråga om specialkonstruerade fordon, byggda uteslutande för att användas av invalider. Eftersom marknaden för sådana fordon är begränsad, blir de relativt dyrbara och därför icke åtkomliga för alla, som har behov av dem. Från ekonomisk synpunkt är det bättre att utgå från någon gängse fordons- typ och förse fordonen med sådan specialutrustning, som erfordras för att de skall bli lämpliga invalidfordon. Kostnaden för själva fordonet blir då den minsta möjliga, och merutgiften för invalidutrustning torde också i regel hålla sig inom rimliga gränser. För användning såsom invalidfordon lämpar sig emellertid i regel endast robusta mopeder, företrädesvis trehjuliga sådana. De typer av dylika mopeder, som förekommer i marknaden, har en tjänstevikt, som i det närmaste uppgår till den högsta tillåtna, och det är följaktligen icke möjligt att förse fordonen med erforderlig extrautrustning utan att överskrida tjänsteviktsgränsen.

Konsekvenserna av att vissa invalidfordon icke får räknas som mopeder utan blir hänförliga till tunga motorcyklar består i huvudsak i att fordonens förare måste inneha körkort samt i att fordonen blir registreringspliktiga. Vidare blir delvis andra trafikregler tillämpliga, en omständighet som dock icke torde vara av större betydelse. För beskattningen av fordonen synes frågan om deras klassificering vara likgiltig. Förordningen om automobilskatt innehåller nämligen en bestämmelse varigenom från

skatteplikt frikallas motorcykel, vilken är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen. Sådan motorcykel är vidare fri från skatt enligt förordningen angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall. Förordningen om bidrag till vanföra ägare av motorfordon är däremot tillämplig endast på ägare av registrerat motorfordon och alltså icke på ägare av moped. Sådant bidrag utgår åligen i efterskott till den som under det senaste bidragsåret varit i bilregister antecknad såsom ägare till fordonet och avser att motsvara skatten på den under bidragsåret förbrukade bensinen. Kostnaderna för trafikförsäkring stiger något, om fordonet icke får betraktas som moped, men detta förhållande beror icke på lagstiftningen i och för sig utan på utformningen av de premietariffer, som försäkringsanstalterna tillämpar för skilda slag av fordon.

Några starkare skäl synes icke tala för upprätthållande av ett krav på att den, som för invalidfordon av här avsedd beskaffenhet, skall inneha körkort eller att fordonet skall vara registrerat. Det är ju här fråga om en kategori av fordon, som har alla de för mopederna väsentliga egenskaperna och som avviker från mopedbestämmelserna endast därutinnan, att de försellets med viss utrustning för invalidbruk. Det är vidare fråga om en förarkategori, som kan förväntas genomgående iakttaga ett försiktigt körsätt. Behovet för invaliderna att få tillgång till ett jämförelsevis billigt transportmedel, som får användas utan några långtgående restriktioner, är så framträdande, att det väl motiverar de förhållandevis obetydliga avsteg från hitillsvarande vedertagna principer, som det kan bli fråga om. Jag anser mig kunna tillstyrka en sådan ändring av bestämmelserna i mopedförordningen, att förordningen i erforderlig utsträckning göres tillämplig på tunga motorcyklar, inrättade såsom invalidfordon, förutsatt att de uppfyller de i mopedförordningen stadgade villkoren i fråga om motorns cylindervolym och beträffande konstruktiv hastighet. För att man härvidlag icke skall gå längre än som påkallas av det aktuella behovet förordar jag att ändringen blir tillämplig allenast på fordon med en tjänstevikt av högst 100 kilogram.

Möjligen kan ifrågasättas, om det icke för att undvika missbruk är lämpligt att i mopedförordningen införa bestämmelser om skyldighet för förare av invalidmoped att medföra läkarintyg eller annan handling, som utvisar att han är i behov av sådant fordon. En dylik bestämmelse skulle emellertid kunna vålla avsevärda praktiska svårigheter t. ex. om invalidfordonets ägare behöver hjälp med framkörning eller parkering av fordonet. Risken för missbruk torde f. ö. bli ganska ringa, därest de nyss skisserade bestämmelserna tillämpas på samma sätt som den nuvarande bestämmelsen i förordningen om automobilskatt, d. v. s. så, att kraven på specialiserad invalidutrustning icke sättes alltför lågt. Övervägande skäl synes sålunda tala för att icke uppställa något krav på legitimation i form av läkarintyg e. d. såsom förutsättning för brukande av invalidfordon.

Förslag till ändring av 1 § mopedförordningen har upprättats inom kommunikationsdepartementet. I anslutning härtill har inom finansdepartementet upprättats förslag till ändring av redaktionell karaktär i förordningen angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall, varigenom denna förordning formellt anpassas till mopedförordningen. Däremot torde någon ändring av förordningen om automobilskatt ej vara påkallad i detta sammanhang. Då bidrag till vanföra ägare av motorfordon utgår i efterskott och nu löpande bidragsår inte berörs av den här ifrågasvarande ändringen i mopedförordningen, får frågan huruvida denna författningsändring även bör föranleda ändrade bidragsbestämmelser upptagas till prövning i ett senare sammanhang.»

### Störande motorbuller

**Vissa gällande bestämmelser, folkhälsoinstitutets undersökningar och förslag ävensom remissyttrandena**

I dessa delar hänvisas till propositionen s. 46—53, där gällande bestämmelser redovisas å s. 46, statens instituts för folkhälsan undersökningar och förslag å s. 46 ff. samt remissyttrandena å s. 50 ff.

#### Departementschefen

Departementschefen anför i denna del:

»Frågan om åtgärder mot fordonsbuller tilldrar sig av många skäl stort intresse icke endast bland dem, vilka yrkesmässigt eller i egenskap av kommunala förtroendemän har att ta befattning med allmänhygieniska, planläggningstekniska eller fordonstekniska frågor, utan även hos den stora allmänhet, som eljest på ett eller annat sätt beröres av denna negativa sida hos bilismen.

Genom den verkställda utredningen synes trafikbullrets verkningar ur fysiologisk synpunkt ha blivit kartlagda så långt det under nuvarande förhållanden är möjligt. Grundval har härigenom lagts för säkrare bedömande i framtiden av trafikbullrets betydelse ur allmänhygienisk synpunkt. Visserligen har det icke visat sig möjligt att exakt bestämma det mått, intill vilket buller kan och måste tolereras inom tätt bebyggda och tätt trafikerade orter. För praktiskt ändamål torde det emellertid i regel vara tillräckligt att ha approximativa mått på den bullernivå, som icke kan överskridas utan att påtaglig risk för hörselskador och andra skadeverkningar inträder, och den nivå, under vilken man i allmänhet ej behöver räkna med några verkningar av denna art. Mot utredningens ställningstaganden i dessa hänseenden har icke någon gensaga rests i remissyttrandena, och jag saknar anledning att ifrågasätta hållbarheten av de resultat, till vilka utredningen kommit.

De åtgärder, som vidtagits och kan tänkas framdeles bli vidtagna till skydd mot motorbullret, består dels i att undanröja bullerkällor och dels

i att man vid planläggning och utförande av vägar och bebyggelse strävar efter att lägga betryggande avstånd mellan bullerkällorna och bullerkänslig bebyggelse samt att ge de särskilda byggnaderna ett sådant utförande, att bullret såvitt möjligt elimineras.

Vad angår de spörsmål, som utgör undersökningens egentliga föremål, nämligen möjligheterna att nedbringa fordonsbullret genom förbättring av fordonen och skärpningar av bestämmelserna om sättet för deras handhavande, har undersökningen visat, att en bullernivå, som överstiger 90—100 dB (A), helst icke bör förekomma inom tättbebyggda orter eller eljest i omedelbar närhet av bostadsbebyggelse och därmed jämförlig bebyggelse. Det är emellertid mycket svårt att undvika, att bullernivån på tätt trafikerade leder vid vissa tillfällen kan komma att överstiga det angivna måttet. I varje fall lär detta icke kunna ske enbart genom åtgärder med fordonen.

En sänkning av bullernivån för de särskilda fordonen måste emellertid i det långa loppet också föra med sig en minskning av den totala bullernivån. Det är därför närmast självklart att man vid utformande av bestämmelser om fordonskonstruktion och fordonsutrustning icke bör en gång för alla fastslå någon viss given nivå såsom önskvärd utan bör sträva till att över huvud undvika allt onödigt buller.

En sak, som bör särskilt framhållas, är att man icke kan lösa trafikbullerproblemet enbart genom att redovisa de önskemål i fråga om bullernivån, som man av allmänhygieniska och andra skäl kan vilja ställa upp. Hänsyn måste också tagas till möjligheterna att förverkliga önskemålen. I fråga om vissa arter av buller, t. ex. sådant buller som emanerar från motorernas avgasrör, har man i praktiken redan nu kommit ganska långt, och möjligheterna till ytterligare förbättringar är därför begränsade. Sådant buller, som fordonen åstadkommer genom friktion mot vägbanan och luften, torde det vara mycket svårt att komma till rätta med. I allt fall fordras ett tidskrävande och kostsamt forsknings- och utvecklingsarbete. Och även i fall då det på teknikens nuvarande ståndpunkt är möjligt att få fram anordningar, som effektivt upphäver eller dämpar en viss bullerkälla på fordonen, måste hänsyn givetvis tagas till kostnadsfrågan. En närmare granskning av utredningsmaterialet ger vid handen, att man för att nedbringa bullret från ett fordon med blott ett fåtal dB i regel måste avlägsna större delen av de många olika bullerkällor, från vilka fordonsbullret härrör. Eftersom det icke är rimligt att lägga ned mera avsevärda kostnader på andra åtgärder än sådana, som kan antagas få en påtaglig effekt, måste man i praktiken träffa ett val — bestämt bl. a. av ekonomiska hänsyn— mellan ett stort antal tänkbara åtgärder. Den kostnadsram, som man härvid har till förfogande, är av naturliga skäl ganska begränsad. Det är också möjligt, att man i en del fall måste ge prioritet vid gränsnyttbedömningen åt andra åtgärder än sådana, som har till ändamål att minska fordonsbullret, t. ex. åtgärder av stor omedelbar betydelse ur trafikekonomisk synpunkt eller med hänsyn till trafiksäkerheten.



Vid den nu verkställda utredningen har de fordonstekniska och ekonomiska frågeställningarna praktiskt taget helt lämnats å sido. Utredningen ger sålunda icke något svar på frågan, vilka särskilda åtgärder som skall vidtagas för att minska fordonsbullret, och det är till följd därav ej möjligt att på grundval av betänkandet med säkerhet bedöma förutsättningarna i tekniskt och ekonomiskt hänseende för att i praktiken genomföra den av utredningen föreslagna reformen. De normer för tillåtet buller som utredningen föreslagit underskrider högst väsentligt vad som tillämpas i en del andra länder, där man dock bygger på en längre tids erfarenhet av lagstiftning på förevarande område. Dessa omständigheter i förening med de starkt kritiska uttalandena från åtskilliga remissinstanser ger anledning till berättigat tvivel på lämpligheten av att lägga utredningens förslag, i dess föreliggande skick, till grund för lagstiftningsåtgärder.

Vad jag nu anfört innebär dock icke att jag anser att förslagen bör få förfalla. Tvärtom finner jag det angeläget att normer snarast möjligt fastställs för vad som på teknikens nuvarande ståndpunkt bör anses utgöra en acceptabel bullernivå för olika slag av motorfordon. Man synes därvid kunna bygga på de erfarenheter, som man i andra länder erhållit vid tillämpningen av där gällande bestämmelser om fordonsbuller, och till en början fastställa den maximalt tillåtna bullernivån i nära överensstämmelse med vad som kan anses internationellt vedertaget. Detta innebär visserligen att man avstår från att söka i ett sammanhang nå det av utredningen antagna, i och för sig eftersträvansvärda målet. Det är emellertid troligt att man, allt eftersom fordonstekniken går framåt, kan efter hand skärpa kraven och på längre sikt nå ett bättre resultat än genom en plötsligt genomförd och otillräckligt övervägd aktion.

Över huvud är det i frågor av här avsedd art — med hänsyn bl. a. till bilindustriens internationella karaktär — av stor vikt att försöka få till stånd en samordning av de åtgärder, som vidtages i skilda länder. Överläggningar härom har redan upptagits inom ramen för ECE i Genève. Det är mycket lättare att genomföra erforderliga åtgärder, om de vidtages samtidigt i flera länder. Det är också ägnat att förbilliga fordonsproduktionen, om de krav, som i olika länder uppställs på fordonen, är någorlunda likartade. Lämpligt synes vara, att frågan, vilka normer som bör gälla för begränsning av fordonsbullret, får bli föremål för överläggningar även inom Nordiska vägtrafikkommittén i syfte att i första hand uppnå enighet mellan de nordiska länderna. Allra bäst vore givetvis, därest inom en vidare krets av stater enighet kunde nås om ett gemensamt handlingsprogram. Eftersom frågan får betecknas som brådskande, anser jag dock icke lämpligt att riskera den tidsutdräkt, som en handläggning inom en dylik vidare krets kunde väntas medföra.

I avbidan på ett ståndpunktstagande på det internordiska planet till frågan om normer för tillåtet motorbuller bör även spørsmålet om de ytter-

ligare anordningar utöver ljuddämpare, med vilka fordon bör vara utrustade för att minska fordonsbullret, få anstå. Detsamma gäller de förslag i organisatoriskt hänseende, som utredningen framlagt.

Däremot synes hinder icke möta att redan nu pröva de framlagda förslagen till skärpning av bestämmelserna i vägtrafikförordningen och mopedförordningen om förbud för motorförare att åstadkomma störande buller.

Jag anser mig kunna biträda förslaget om att jämka bestämmelserna i 58 § första stycket vägtrafikförordningen och 10 § mopedförordningen därhän, att förare av motordrivet fordon blir pliktig att behandla fordonet — och alltså ej, såsom nu, endast motorn — på sådant sätt att allt onödigt buller undvikas. Måhända kan det göras gällande att liknande bestämmelser är motiverade även i fråga om andra fordon än motordrivna sådana. Den föreslagna bestämmelsen riktar sig emellertid främst emot missbruk av anordningar, som är karakteristiska för motordrivna fordon, såsom växlings-, bromsnings- och lastningsanordningar m. m., och skulle knappast få någon nämnvärd praktisk betydelse i fråga om andra fordonstyper. Jag anser mig därför kunna tillstyrka att bestämmelsernas räckvidd begränsas på sätt framgår av det nu anförda. — Enligt ordalydelsen skulle utredningens förslag komma att innebära ett absolut förbud för förare av motordrivet fordon att åstadkomma något som helst buller av beskaffenhet att kunna betecknas såsom störande. Tolkade på detta sätt skulle bestämmelserna emellertid uppenbarligen skjuta över målet. Jag förordar därför en jämkning av förslagets ordalydelse, så att det tydligt framgår, att bestämmelserna endast inebär förbud mot *onödigt* buller.

Liksom utredningen anser jag lämpligt att de nu föreslagna bestämmelserna kompletteras med föreskrifter om de särskilda skyldigheter, som bör åligga förare vid färd inom område med bostadsbebyggelse under den tysta delen av dygnet. Utredningens förslag på denna punkt synes mig dock gå något för långt. Det är enligt min uppfattning icke praktiskt genomförbart och knappast heller önskvärt att utsträcka de här avsedda restriktionerna för motortrafiken att gälla hela tidsrymden mellan klockan 19.00 och klockan 06.00. Lämpligare synes vara att den tid av dygnet, då bestämmelserna skall äga tillämpning, anges med ordet 'nattetid'. Genom att nyttja detta mera smidiga uttryckssätt är det möjligt att i någon mån anpassa tillämpningen av bestämmelsen efter förhållandena i skilda orter. Uttrycket torde få anses omfatta tiden mellan klockan 24.00 och klockan 06.00 samt därutöver de ytterligare timmar på dygnet, då man kan räkna med att huvudparten av ortens befolkning brukar sova. — I övrigt synes bestämmelserna böra gå ut på att motorförare under nyss angiven tid skall vid färd inom område med bostadsbebyggelse anpassa sin färdväg, sin hastighet och sitt färsätt i övrigt så, att de som bor eller vistas inom området icke onödigtvis störes.

Den av utredningen föreslagna ytterligare bestämmelsen om att motorförare skall iakttaga särskild försiktighet vid igångsättning och hastighets-

ökning samt undvika andra åtgärder som kan framkalla störande buller torde knappast få någon självständig betydelse vid sidan av det tidigare föreslagna generella förbudet mot onödigt buller. Likaledes torde ändamålet med det av utredningen föreslagna förbudet mot onödig upprepade körning t. ex. uppför eller nedför gator eller runt kvarter i allt väsentligt vara tillgodosett genom den nyss omförmälda bestämmelsen om vad det i allmänhet åligger motorförare att iakttaga vid färd nattetid inom område med bostadsbebyggelse. De här åsyftade bestämmelserna bör således av redaktionella skäl icke belasta författningarna.»

#### **Innehållet i motionerna I: 710 och II: 868**

I motionerna erinras om de genom statens institut för folkhälsan undersökning vunna resultaten samt om de i propositionen intagna förslagen i denna del. Motionärerna återger härvid bl. a. de avsedda bestämmelserna att förare av motorfordon och moped vid färd nattetid inom område med bostadsbebyggelse skall anpassa sin färdväg och hastighet samt sitt färdstätt i övrigt så att de som bor eller vistas inom området inte onödigtvis störes. Det anges att enligt departementschefen dessa föreskrifter bl. a. bör tolkas som ett förbud mot onödig, upprepade körning t. ex. uppför eller nedför gator eller runt kvarter.

I motionerna anges härefter:

Alla torde vara eniga om behovet av skydd mot onödigt motorbuller under tiden klockan 24.00 och klockan 06.00 och därutöver under de timmar av dygnet, då de flesta människor brukar sova. Utvecklingen på trafikområdet har emellertid visat att ytterligare åtgärder erfordras för att stävja sådant motorbuller. Okynneskörningar och därav orsakade olägenheter på vägar, gator och torg har även under den ljusa delen av dygnet i många fall lagit sådana proportioner, att det blivit svårt för exempelvis människor med nattarbete att under dagen ta ut erforderlig sömn och arbetstagare med intellektuellt ansträngande sysselsättningar att erhålla nödvändig koncentration i arbetet. Även för människorna i allmänhet i typiska bostadskvarter, icke minst villa- och egnahemsområden, kan okynneskörning medföra allvarliga störningar. Att kunna uppnå ideala förhållanden när det gäller motorbullret är väl närmast otänkbart. Men det synes dock möjligt att genom något strängare bestämmelser och genom att ge polisen ökade möjligheter att ingripa mot uppenbara missförhållanden komma till rätta med de värsta avarterna på området. Vi förordar därför att de föreslagna bestämmelserna med förbud mot okynneskörning nattetid utsträcker att gälla även under den ljusa delen av dygnet. Detta kan ske genom att ordet nattetid strykes i de föreslagna författningstexterna.

Vi vill särskilt understryka att en dylik utvidgad förbudsbestämmelse icke drabbar legitim motortrafik. Genom författningsbestämmelsens lydelse är sörjt för att ingripande kan ske allenast gentemot trafik, som är *onödigt* störande. En avvägning mellan trafikens behov och den störande effekten måste alltså alltid ske.

### Utskottet

I propositionen redovisas till en början resultaten av den utav 1961 års trafiksäkerhetskommitté under föregående år bedrivna försöksverksamheten med tillfälliga hastighetsbegränsningar.

I likhet med departementschefen och remissinstanserna finner utskottet att försöksverksamheten bör fortgå så att tillräckligt underlag erhålles för ställningstagande till frågan om användbarheten av tillfällig hastighetsbegränsning såsom reguljärt trafikpolitiskt instrument att användas under särskilda förhållanden. Utskottet förutsätter härvid att kommittén i all möjlig utsträckning, jämte hittills vunna erfarenheter, också beaktar de synpunkter på försöksverksamheten, som framkommit genom remissbehandlingen. Ett kontinuerligt, nära samarbete med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens väginstitut liksom övriga sakkunniga organ på området synes därvid vara av stor betydelse. — För sin del vill utskottet särskilt hänvisa till vad motororganisationerna framhållit därom att nedgången i olycksfrekvensen under fartbegränsningsperioderna ingalunda helt kan hänföras till hastighetsbegränsningen utan att också bl. a. trafikövervakning samt propaganda i press, radio och television bidragit till förbättringen. Utskottet finner det angeläget att kommittén i görligaste mån efter vetenskapliga metoder söker isolera och var för sig kartlägga de olika på trafikutvecklingen inverkan faktorerna. Såsom tänkbar åtgärd i detta hänseende synes bl. a. böra övervägas det av flera remissinstanser framförda förslaget om experiment med intensifierad övervakning och propaganda men utan fartbegränsning. Av intresse är också att särskild redovisning lämnas beträffande de olyckor, där hastighetsfaktorn kunnat antagas ha haft någon inverkan. Jämväl i fråga om de trafikekonomiska aspekterna synes, såsom från flera håll framhållits, en närmare undersökning vara önskvärd. Härvid bör bl. a. beaktas att ökade restider torde ge sig mindre till känna på de stora vägarna med deras goda framkomstmöjligheter än på vägnätet i övrigt. — Utskottet finner det tillfredställande att under innevarande år försök jämväl förekommer med högre maximihastighet än under år 1961.

I förevarande sammanhang lämnar departementschefen en översikt av det omfattande arbete, som för närvarande nedlägges på trafikfrågor och särskilt då trafiksäkerhetsfrågor såväl på det internationella planet som inom riket. Värdet av ett alltmera utvidgat såväl nordiskt som i vidare bemärkelse internationellt samarbete på detta område synes utomordentligt stort bl. a. med hänsyn till den internationella trafikens snabba ökning. Särskilt mot bakgrunden av den alltjämt djupt oroande utvecklingen av olycksfrekvensen i trafiken liksom av den väntade fortsatta trafikökningen här i riket torde de insatser på det nationella planet, som i trafiksäkerhetens intresse göres såväl från det allmännas sida som av organisationer och en-

skilda, inte kunna överskattas. I kampen mot trafikolyckorna synes också den allmänna inventering av olika tänkbara åtgärder i detta syfte, om vilken departementschefen föranstaltat, vara av den största betydelse. Utskottet vill i detta sammanhang ånyo understryka sin tidigare uttalade uppfattning att det — särskilt på längre sikt — från trafiksäkerhetssynpunkt måste anses vara av väsentligt intresse att ungdomen tidigt bibringas grundliga insikter i trafikkunskap och att det därför är önskvärt att frågan härom beaktas i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet.

Utskottet, som tidigare uttalat att behov av mera lättillämpade bestämmelser rörande utländska körkortss giltighet i Sverige föreligger, hälsar med tillfredsställelse att förslag om nya föreskrifter på detta område liksom beträffande därmed sammanhängande frågor nu framlagts. Utskottet finner förslagen väl ägnade att leda till tillfredsställande förhållanden och har intet att erinra mot vad i propositionen anförts och föreslagits i förevarande del.

Vad härefter angår frågan om höjning av maximihastigheten för tyngre fordon har föregående års riksdag, enligt vad förut närmare redovisats (s. 16), ställt sig positiv härtill. I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 67/1961 fann sig andra lagutskottet dock inte kunna förorda att en höjning generellt bestämdes till 70 km/tim., eftersom det å ena sidan inte kunde uteslutas att höjningen i vissa fall kunde göras något större, men å andra sidan frågan om höjning av maximihastigheten för olika slag av fordonskombinationer förutsatte viss närmare utredning, vilken utskottet därför förordade.

I motionerna I: 175 och II: 223 hemställs nu på anförda skäl om höjning av maximihastigheten för tyngre lastbilar och bussar till 70 km/tim. samt för sådan lastbil med släp till 60 km/tim.

I propositionen föreslås höjning av den högsta tillåtna hastigheten dels för buss eller lastbil, vars totalvikt överstiger 3,5 ton — mot tidigare gällande 2,5 ton — till 70 km/tim. eller å motorväg till 90 km/tim., dels också för bil med påhängsvagn till 70 km/tim. under förutsättning att båda fordonens samtliga hjul är försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar. Beträffande övriga fordonskombinationer anger departementschefen att frågan bör anstå i avbidan på fortsatta undersökningar, vilka avses skola anförtros trafiksäkerhetsrådet. Det må dock anmärkas att, såsom närmare angivits i propositionen, beträffande vissa sådana fordonskombinationer föreskrift om nedsättning av maximihastigheten inte gäller i förhållande till den, som är bestämd för dragfordonet utan släp.

Utskottet ansluter sig jämväl i dessa delar i allt väsentligt till vad departementschefen anfört till stöd för sitt förslag men vill i vissa hänseenden understryka och ytterligare utveckla de sålunda framförda synpunkterna.

Till en början må anges att åtskilliga, av departementschefen närmare angivna skäl otvivelaktigt talar för en höjning av maximihastigheten för de tyngre fordonen. Härutinnan må främst erinras om den successivt höjda standarden på vägnätet liksom om den förbättrade konstruktionen och den därav följande ökade tillförlitligheten hos styr- och bromsutrustning på de fordon, som tillverkats under senare år. Av stor betydelse är vidare den skärpta trafikövervakning, som möjliggjorts särskilt genom statspolis-kårens utbyggnad. I sammanhanget bör också beaktas den effektivisering av granskningen utav färdskrivarupteckningarna, som möjliggjorts genom de numera av riksdagen beviljade ökade anslagsmedlen för detta ändamål. En höjning av den tillåtna högsta hastigheten torde vidare närmast kunna betraktas såsom en anpassning till förhållandena utomlands. Den skulle självfallet även medföra vinster från transportekonomisk synpunkt.

I fråga om den inverkan en höjning på framkomligheten på vägarna kan beräknas få, vill utskottet understryka departementschefens uttalande att man inte kan bortse från att effekten kan bli mindre gynnsam på vägar med mindre goda omkörningsmöjligheter. Härvid bör också beaktas att de nedsatta siktförhållandena bakom ett större fordon liksom de nackdelar, som vållas genom avgaser och nedstänkning från detta, medför vissa faromoment för trafikanter, som förbereder eller utför omkörning av det tunga fordonet. Dessa nackdelar ger sig självfallet till känna i större utsträckning, om maximihastigheten höjes och längre omkörningssträckor förty kan erfordras. De angivna obehagen torde för övrigt rent allmänt medföra en benägenhet hos bakomvarande trafikanter att söka så snart som möjligt passera det framförvarande fordonet.

I likhet med departementschefen finner utskottet emellertid övervägande skäl tala för att en måttlig höjning av maximifarten för tyngre fordon inte bör avvisas. Härutinnan må ytterligare anföras att man självfallet inte bör bibehålla en större restriktivitet än vad som verkligen kan anses praktiskt betingad. Risk föreligger eljest — liksom exempelvis vid ett överdrivet bruk av lokala fartbegränsningsregler — att respekten för och därmed också efterlevnaden av föreskrifterna minskar. Det framstår alltså som önskvärt att här förevarande regler successivt anpassas till den fortgående utvecklingen på bl. a. det fordonstekniska området.

Såsom departementschefen angivit, bör man emellertid gå fram med stor försiktighet, när det gäller att jämka på dessa huvudsakligen av trafiksäkerhetsskäl betingade bestämmelser. Utskottet vill, med hänsyn särskilt till de ovan uttalade betänkligheterna i fråga om framkomligheten på vägarna, understryka departementschefens påpekande, att den avsedda reformen bör anses vara av provisorisk karaktär och att man bör återgå till nuvarande regler, om några från trafiksäkerhetssynpunkt påtagligt oförmånliga verkningar konstateras. Utskottet finner det vara av vikt att i samband med genomförandet av de avsedda höjningarna av maximihastigheten betydelse-

sen av efterlevnad ulav de trafikregler, som avser att underlätta framkomligheten på vägarna för andra fordon, särskilt inskärpes. I detta hänseende må erinras om den i vägtrafikförordningen föreskrivna skyldigheten för förare av motorfordon, som är underkastat här aktuella fartbegränsningsregler, att utom tättbebyggt område i princip avpassa avståndet till framförvarande fordon så att omkörande bil utan fara kan föras in mellan hans fordon och den framförvarande. Av betydelse i detta sammanhang är vidare den i samma förordning intagna regeln att den, som uppmärksammat en tillämnad omkörning, skall hålla till vänster och sakta, varjämte han, om det andra fordonet avgivit signal, på lämpligt sätt bör besvara denna. Det är utskottets förhoppning att vederbörande organisationer söker medverka till att eliminera förut nämnda nackdelar från trafiksäkerhetssynpunkt av reformen genom att inom berörda grupper propagera för en ytterligare utveckling av den hänsynsfulla och omdömesgilla körning, som i allmänhet utmärker här aktuella kategorier av förare. Frågan synes även böra ägnas särskild uppmärksamhet av de trafikövervakande organen.

I likhet med andra lagutskottet i dess förut omnämnda utlåtande har departementschefen på anförda skäl funnit ytterligare utredning erforderlig för ett ställningstagande till frågan om höjning av maximihastigheten för de största fordonskombinationerna. För sin del finner utskottet angeläget att dessa kompletterande undersökningar — avseende såväl bromsutrustning och kopplingsanordningar som övriga från trafiksäkerhetssynpunkt relevanta frågor — kommer till stånd. Utskottet anser visserligen att det hade varit önskvärt att, såsom andra lagutskottet torde ha förutsatt i sitt nyss omtalade utlåtande, ställning på en gång kunnat tagas till reformbehovet i fråga om den högsta tillåtna hastigheten för de tyngre fordonen. Särskilt gäller detta fordon med tyngre påhängsvagn och sådana med släpvagn, för vilka i stor utsträckning torde gälla liknande betingelser från trafiksäkerhetssynpunkt. En partiell reform, som ökar skillnaden i fråga om maximihastighet mellan å ena sidan enkla och å andra sidan sammansatta fordon, kan medföra att fordonskombinationerna får en från transportekonomisk synpunkt sämre ställning än vad som genom den avsedda utredningen sedermera må visa sig vara erforderlig av trafiksäkerhetsskäl. Enahanda förhållande gäller i fråga om å ena sidan fordon med påhängsvagn med s.k. sammanhängande bromssystem och å andra sidan övriga tyngre fordonskombinationer. Trots dessa betänkligheter vill utskottet emellertid inte motsätta sig att de av departementschefen föreslagna ändringarna genomföres utan att resultatet av den förutskickade kompletterande utredningen avbildas. Härvid beaktar utskottet att genom en dylik partiell reform erfarenheter torde stå att vinna, som är av värde jämväl för ställningstagandet till frågan om höjning av maximihastigheten för de större fordonskombinationerna. Vid den avsedda utredningen torde även böra beaktas den inverkan på vägunderhållet, som en höjning av den tillåtna hastigheten för dessa fordonsenheter, må medföra.

Vad härefter angår frågan om störande buller från motorfordon finner utskottet, i likhet med departementschefen, angeläget att normer snarast möjligt fastställas för vad som på teknikens nuvarande ståndpunkt bör anses utgöra en acceptabel bullernivå för olika slag av motorfordon. Utskottet delar jämväl departementschefens åsikt att man härvid främst torde kunna bygga på utländska erfarenheter liksom att det är av vikt att en samordning i dessa frågor kommer till stånd i första hand inom de nordiska länderna men också inom en vidare internationell ram.

I detta sammanhang vill utskottet framhålla önskvärdheten av att även övriga allmänhygieniska frågor, som sammanhänger med den snabbt expanderande motorismen, ägnas erforderlig uppmärksamhet. I detta hänseende må erinras om den inverkan, som den särskilt under högtrafiktid avgasbemängda luften i våra större städer kan ha på den mänskliga organismen. Frågan om en från hälsovårdssynpunkt ändamålsenlig placering och utformning av luftintag och avgasrör på våra motorfordon synes därvid också böra uppmärksammas. Här må anmärkas att, enligt vad utskottet erfarit, inom statens institut för folkhälsan pågår vissa undersökningar, som syftar till att utröna dels vilka luftföroreningar, som förekommer inom Stockholmsområdet, dels också vilken koncentration av de olika föroreningarna, som är skadlig för människan. I Göteborg pågår i vederbörande hälsovårdsnämnds regi undersökningar av liknande art.

I avbidan på ett ståndpunktstagande på det nordiska planet till frågan om normer för tillåtet motorbuller har departementschefen nu förordat vissa skärpningar i 58 § första stycket vägtrafikförordningen samt 10 § första stycket mopedförordningen. Härvid föreslås att förare av motorfordon skall åläggas att behandla fordonet — och inte såsom nu allenast motorn — på sådant sätt att allt onödigt buller undvikas. Vidare avses att i respektive författningsrum särskilt angiva att vid färd nattetid inom område med bostadsbebyggelse färdväg, hastighet och färd sätt i övrigt skall anpassas så att de, som bor eller vistas inom området, inte onödigtvis störes. Uttrycket nattetid torde enligt departementschefen därvid få anses omfatta dels tiden mellan kl. 24 och kl. 06 och dels »de ytterligare timmar på dygnet, då man kan räkna med att huvudparten av ortens befolkning brukar sova».

I motionerna I: 710 och II: 868 har på anförda skäl hemställts att de sist återgivna bestämmelserna inte skall begränsas att gälla bara nattetid. Motionärerna förordar därför att detta ord skall utgå ur de föreslagna tilläggen till respektive författningsrum.

Utskottet tillstyrker att skyldighet att undvika störande buller skall avse behandlingen av fordonet i dess helhet och inte bara motorn. Vidkommande förslaget i övrigt delar utskottet departementschefens uppfattning att särskilda föreskrifter är påkallade. I huvudsak ger sig behovet av en bestämmelse om skyldighet att iakttaga hänsyn i här aktuella avseenden själv-



fallet till känna för den egentliga natten. Under den tiden torde kraven på hänsyn också kunna ställas ganska höga. Den avsedda aktsamhetsplikten är emellertid enligt utskottets uppfattning i viss utsträckning erforderlig jämväl för andra tider av dygnet. I första hand gäller detta sön- och helgdagsmornar men även kvällstid. Utskottet beaktar härvid också att med den föreslagna lydelsen av författningsrummen rättspraxis kan förväntas bli mycket restriktiv, då det gäller att fastställa »de ytterligare timmar på dygnet, då man kan räkna med att huvudparten av ortens befolkning brukar sova». I viss utsträckning torde behov jämväl kunna förefinnas av att störningar, som under dagen orsakas av motorfordon, skall kunna påtalas med stöd av här förevarande bestämmelser i vägtrafikförordningen och mopedförordningen. Än vidare må framhållas att begreppet »nattetid», brukat ensamt, i viss mån kan vara ägnat att bibringa de kategorier, som främst torde åsyftas med föreskrifterna, uppfattningen att inga som helst hänsyn i dessa avseenden behöver tagas under övriga tider på dygnet. Med hänsyn till vad sålunda anförts, finner utskottet viss utvidgning av de föreslagna bestämmelsernas räckvidd önskvärd. Såsom redan angivits, bör emellertid föreskrifterna i första hand avse den egentliga natten. Det synes därför vara befogat att ordet »nattetid» bibehålles i författningstexten. Enligt utskottets mening torde bestämmelsen däremot lämpligen kunna ändras på det sättet att bestämningen »särskilt»<sup>1</sup> eller därmed jämförligt uttryck insättes före den aktuella tidsangivelsen i de av departementschefen föreslagna tilläggen till 58 § första stycket vägtrafikförordningen och 10 § första stycket mopedförordningen.

I fråga om tillämpningen av de ifrågavarande bestämmelserna i deras nu förordade utformning vill utskottet ange följande. Då det gäller att fastställa huruvida viss färd är störande, bör — såsom torde framgå av det föregående — avseende självfallet fästas vid tidpunkten på dygnet, när den ägt rum. För att en färd, som sker en kväll eller en söndag, skall anses störande, måste därvid krävas en högre grad av ovarsamhet än den, som behöver föreligga, om förfarandet sker nattetid. Vad angår färder under dagen, bör bara grövre störningar — exempelvis av provokativ natur — medföra ansvar.

De till här behandlade författningsrum knutna straffbestämmelserna återfinnes i 67 § andra stycket vägtrafikförordningen och 11 § andra stycket mopedförordningen. Straffet är i båda fallen böter, högst 300 kronor.

I förevarande avsnitt vill utskottet slutligen anmärka att, när någon ändring med avseende å 10 § andra stycket mopedförordningen inte föreslås, förordningen angående ändring av 1 och 10 §§ förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder torde böra kompletteras på det sätt att efter första stycket i 10 § det även i fortsättningen gällande andra stycket i vanlig ordning markeras.

<sup>1</sup> Jfr 46 § 1 mom. andra stycket VTF.

Utskottet har intet att erinra mot vad i övrigt föreslagits i propositionen.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen måtte för sin del antaga förslaget till förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 23 november 1956 (nr 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall; samt

B. att riksdagen i anledning av förslagen till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) samt till förordning angående ändring av 1 och 10 §§ förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder — med avslag å motionerna I: 175 och II: 223 i vad de icke tillgodosetts genom de i propositionen framlagda förslagen samt i anledning av motionerna I: 710 och II: 868 — måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t såsom sin mening giva till kända vad utskottet ovan anført.

Stockholm den 15 maj 1962

På tredje lagutskottets vägnar:

HUGO OSVALD

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från första kammaren: herrar Oswald, Göran Karlsson, Kristiansson, Ebbe Ohlsson,\* Georg Carlsson, Wirmark, Paul Jansson och Gunnar Petersson; samt

från andra kammaren: herrar Johansson i Torp, Nyberg, fru Torbrink, herrar Jansson i Benestad, Johansson i Öckerö,\* Wachtmeister, Sundelin och Hammarberg.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.