

Nr 36

Utlåtande i anledning av väckta motioner om översyn av trafiklagstiftningen.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 44 i första kammaren av herr *Jacobsson, Gösta*, och herr *Kajser* och nr 56 i andra kammaren av fröken *Karlsson* och herr *Magnusson* i Borås.

I motionerna, som är likalydande, hemställes »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om en skyndsam utredning angående översyn av trafiklagstiftningen i dess helhet under hänsynstagande till de ändrade förhållanden som uppstår vid övergång till högertrafik».

Över motionerna, för vilkas innehåll nedan redogöres, har utskottet på sätt § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat utlåtande från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Därjämte har på begäran av utskottet yttrande över motionerna avgivits av Motororganisationernas samarbetsdelegation (MSD).

Gällande rätt m.m.

Inledning

I den svenska vägtrafiklagstiftningen ingår ett flertal olika författningar. De grundläggande bestämmelserna om trafiken på väg återfinnes i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (VTF) och lagen samma dag om straff för vissa trafikbrott (TL). Undantag från VTF:s föreskrifter om motorcykel stadgas genom förordningen den 5 maj 1960 om mopeder (MopF). Av övriga i anslutning till VTF utfärdade författningar må nämnas vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951 (VTK) och kungörelsen samma dag angående vägmärken m.m. (VMK). I vägtrafiklagstiftningen ingår vidare bland andra lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon, förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m.m. (YTF) samt förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt m. fl. skatteförfattningar.

Vägtrafiklagstiftningen har i åtskilliga hänseenden omarbetats och utbyggt. Huvudförfattningen, VTF, har sålunda alltsedan sin tillkomst ändrats, huvudsakligen i detaljer, varje år. Mera genomgripande ändringar

har vidtagits åren 1955 och 1958 på grundval av förslag som framlagts av 1953 års trafiksäkerhetsutredning. 1955 års reform avsåg trafikreglerna, medan bl. a. reglerna om behörighet att framföra motorfordon omgestaltades år 1958. Även TL har ändrats. År 1957 skärptes sålunda trafiknykterhetsbestämmelserna och år 1958 stadgandena om olovlig körning. Vägtrafiklagstiftningen har även i övrigt utbyggt. Sålunda har stadganden angående kryssmärken och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg meddelats genom kungörelsen den 20 februari 1959. I fråga om det militära försvarets respektive civilförsvarets vägtrafik har den 5 november 1954 utfärdats militär vägtrafikkungörelse ävensom vägtrafikkungörelse för civilförsvaret.

I motioner vid 1959 års riksdag hemställdes om översyn av vägtrafiklagstiftningen. Till stöd för yrkandet anfördes följande.

Den nuvarande vägtrafiklagstiftningen bör, trots att den för relativt få år sedan underkastades en genomgripande revision, överses i olika hänseenden. Vissa ändringar däri vidtogs visserligen nyligen på grund av det förslag som framlades av 1953 års trafiksäkerhetsutredning, men också i andra hänseenden synes en modernisering vara påkallad. En sådan har också ställts i utsikt, men något initiativ från Kungl. Maj:ts sida har ännu icke tagits. Frågan bör lösas med skyndsamhet i samverkan med skilda vägtrafikintressenter och i samarbete med våra nordiska grannländer. Därvid bör övervägas bl. a. ändringar i fråga om vägmärkena och reglerna för belysning av vägarna. Förenklingar av olika slag bör vidtagas. Även parkeringsbegreppets innebörd bör utredas i syfte att förekomma de tillämpningssvårigheter som de nuvarande reglerna föranlett framför allt i våra tätorter. En fråga som med säkerhet kommer att på nytt aktualiseras är övergången för vårt lands vidkommande till högertrafik.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande över motionerna, nr 44/1959, avstyrkte andra lagutskottet bifall till motionärernas hemställan och anförde därvid bl. a. följande.

Givetvis kommer vägtrafiklagstiftningen även framdeles att bli föremål för översyn. Framst måste uppmärksamheten vara riktad på sådana bestämmelser som direkt eller indirekt syfta till att öka trafiksäkerheten. Under överinseende av kommunikationsdepartementet pågår emellertid ett fortlöpande utredningsarbete på området, bl. a. inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens trafiksäkerhetsråd. Det kan antagas, att flertalet av de motionärerna väckta frågorna därvid kommer att uppmärksammas. Enligt utskottets mening är det åtminstone tills vidare lämpligare att fortsätta med partiella reformer på grundval av sådant utredningsarbete än att, som motionärerna förordat, göra en samlad översyn av lagstiftningen.

I det följande lämnas en redogörelse för de viktigaste leden i det fortsatta reformarbetet på vägtrafiklagstiftningens område.

Vägtrafikförordningen

VTF:s stadganden har inordnats i följande åtta avdelningar.

I. Inledande bestämmelser: definitioner på vissa i förordningen använda uttryck;

II. Bestämmelser om fordon: stadganden om fordons beskaffenhet och utrustning samt om registrering, besiktning och annan fordonskontroll;

III. Bestämmelser om förare av fordon: villkoren för rätt att framföra fordon och stadganden rörande yrkesmässig utbildning av bil- och motorcykelförare;

IV. Trafikregler: allmänna föreskrifter, som i fråga om uppträdandet i vägtrafiken skall gälla för olika slag av vägtrafikanter;

V. Utfärdande av lokala trafikföreskrifter m. m.: bestämmelser om meddelande av särskilda föreskrifter för trafiken på viss väg eller på vägarna inom visst område;

VI. Vägmärken m. m.: stadganden om vägmärken, trafiksignaler och vissa andra trafikanordningar;

VII. Ansvarsbestämmelser; samt

VIII. Särskilda föreskrifter, bl. a. om undantag från VTF:s regler.

I de olika avdelningarna har vidtagits eller övervägs ändringar i bl. a. följande hänseenden.

Avdelning II. Föreskrifterna i 1 kap. om släpvagnars bromsutrustning (6 § 1 mom.) har skärpts år 1961 (prop. 130, 2 Lu 48, rskr 321). Stadgandena i 3 kap. om kontroll över motordrivna fordon och släpfordon har underkastats betydelsefulla ändringar och är även eljest föremål för överväganden. En särskild sakkunnigutredning skall sålunda överväga möjligheterna att åstadkomma ett mer rationellt registreringsförfarande. I en departementspromemoria anges bl. a. följande riktlinjer för utredningens arbete.

Fordonsregistret bör utformas med hänsyn till dess betydelse i fråga om fordonskontrollen, bl. a. med aktgivande på den beslutade reformen om typbesiktning och årlig besiktning av vissa fordon och vad därmed har samband. Vidare bör beaktas vissa önskemål om en effektivare redovisning i fordonsregistret av äganderätten till fordon. Reglerna om reservregistrering av fordon synes vara i behov av viss översyn som lämpligen bör ske i detta sammanhang. Systemet för registreringsbeteckning av fordon måste av särskilda skäl nu omarbetas. Vidare finns anledning överväga utformningen av registreringsskyltarna också i andra hänseenden. Ett effektiviserat och samtidigt praktiskt smidigt förfarande för bilskatteuppbörd och även kontrollen över utgörandet av vissa drivmedelsskatter är en viktig fråga i sammanhanget, liksom problemet att upprätthålla god kontroll över att försäkringsskyldigheten fullgöres. Frågan om en förbättring av statistiken rörande fordon och vad därmed sammanhänger bör inte lämnas obeaktad av utredningen. Frågan kan vidare bli aktuell om integration för statistiskt, samhällsplanerande och kommersiellt ändamål med andra register såsom befolkningsregister och körkortsregister. Det

framstår som angeläget att i samband med en översyn av registreringsorganisationen söka åstadkomma en sådan uppbyggnad av fordonsregistreringen att möjligheterna till lämpliga lösningar av här antydda frågor och även andra spørsmål som kan aktualiseras under utredningsarbetet väl utnyttjas. En bärande tanke bör vara att övervakningen över gällande bestämmelser i olika hänseenden bör vara så enkel som möjligt. Det är uppenbart men bör ändå särskilt betonas, att kostnaderna för fordonsregistreringen måste hållas på en rimlig nivå. Kostnadsbesparingar bör betraktas som ett tungt vägande argument i valet mellan skilda alternativ. Särskilt måste eventuella frågor om nya uppgifter för bilregistret bedömas under noggrant hänsynstagande till kostnaderna härför. I vilken utsträckning kostnaderna för fordonsregistreringen skall bäras av de enskilda fordonsägarna bör utredningen förutsättningslöst pröva. Utredningen bör givetvis i tillbörlig omfattning hålla kontakt med andra utredningar på närliggande områden och följa behandlingen av redan framlagda förslag med anknytning till ämnet. Slutligen bör utomlands genomförda lösningar i olika frågor och vunnna erfarenheter härav med lämplig avvägning tillvaratagas i utredningsarbetet liksom givetvis vår anslutning i vissa frågor till internationella överenskommelser och vårt deltagande i internordiska och andra internationella överläggningar måste beaktas.

Det sålunda lämnade uppdraget torde beröra i huvudsak samtliga bestämmelser om kontroll genom registrering (10—21 §§). I fråga om typbesiktning (15 §) har statsmakterna dock redan (prop. 71/1964, SU 99/1964, rskr 219/1964) beslutat åtgärder i syfte att åstadkomma en effektivare typbesiktning av nya fordon. På senaste tid har vidare beslut fattats om reformering av den löpande kontrollen över registrerade fordon (22—24 a §§). Denna kommer efter genomförandet av beslutet om årlig besiktning av vissa registrerade motorfordon (prop. 91/1963, 3 Lu 22/1963, rskr 184/1963; prop. 132/1964, 3 Lu 32/1964, rskr 182/1964) att utövas genom dels årlig kontrollbesiktning av vissa specialfordon, dels årlig kontrollbesiktning av andra registrerade motorfordon och släpvagnar, som är äldre än tre år, dels kontrollbesiktning i anledning av föreläggande härom eller körförbud, meddelade vid årlig kontrollbesiktning, flygande inspektion och inspektion hos försäljare (jfr prop. 200/1964, 3 Lu 43/1964, rskr 422/1964).

Avdelning III. Bestämmelserna om förare av fordon m. m. övervägs, såvitt angår stadgandena om körkortssystemet och förareutbildningen, av bilförarutredningen. Trafiknykterhetskommittén har i delbetänkande (SOU 1963:72) föreslagit ändrade regler om förfarandet i ärenden angående återkallelse av körkort. Reformerna torde beröra bestämmelserna i 29—36 §§.

Avdelning IV. Vad först gäller stadgandena om korsning i plan mellan väg och järnväg m. m. (42 §) må under hänvisning till utskottets utlåtande nr 39/1964 här endast nämnas att i en inom kommunikationsdepartementet upprättad promemoria angående trafiksäkerhetsarbetet under våren 1964 i punkt 15 uttalas följande.

Statens järnvägar och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ägnar särskild uppmärksamhet åt möjligheterna att begränsa olycksfallsriskerna vid plan-

korsningar mellan väg och järnväg. Arbetet sträcker sig över ett brett register — byggande av planskilda korsningar, avstängning av trafikfarliga plankorsningar i kombination med trafikomläggningar till trafiksäkrare korsningar, förbättring av befintliga säkerhetsanordningar och uppsättande av ytterligare sådana, införande av obligatorisk stoppskyldighet vid korsningar där så anses påkallat samt propaganda, upplysning och undervisning m. m.

I kap. 3 lämnas särskilda bestämmelser om trafik med fordon. Härigenom regleras bl. a. användandet av skilda vägbanor (44 §), fordons plats på väg och i vägkorsning (45 §), hastighet (46 §), möte och omkörning (47 §), korsande möte (48 §), stannande och uppställning (49 §), tecken och signaler (50 §), belysning (51 §) och fordons last (52 §). Dessa stadganden beröres i stor utsträckning av den beslutade övergången till högertrafik. De författningsändringar som erfordras med anledning av denna reform övervägs dels av svenska ledamöter i Nordisk vägtrafikkommitté dels av statens högertrafikkommission. Kommittén, som har i uppdrag att utarbeta förslag till gemensam vägtrafiklagstiftning för Danmark, Finland, Norge och Sverige, avser att under 1964 avlämna ett förslag till enhetliga trafikregler för de nordiska länderna. Högertrafikkommissionen har enligt sin instruktion (SFS 1964:27) i uppdrag bl. a. att hos Kungl. Maj:t föreslå författningsbestämmelser som betingas av trafikomläggningen. Parkeringskommittén har år 1962 avgivit ett stencilerat betänkande med förslag till vissa ändringar i VTF rörande parkering och annan uppställning av fordon m. m.

I 4 kap. återfinnes särskilda bestämmelser om trafik med motordrivna fordon m. m. Såsom framgår av utskottets utlåtande 16/1964 är reglerna om tillåtet axel- och boggietryck (54 §) under omprövning. Hastighetsbestämmelserna för tyngre fordon och sammansatta fordon (56 § 1 mom.) har ändrats genom statsmakternas beslut år 1962 (prop. 155, 3 Lu 34, rskr 278) och är därjämte föremål för ytterligare överväganden. Sålunda har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med skrivelse den 12 augusti 1963 hos Kungl. Maj:t framlagt förslag till ändrade hastighetsbestämmelser för personbil med tillkopplad släpvagn, bl. a. husvagn. I samband härmed föreslås också vissa ändringar i utrustningsbestämmelserna. Efter beslut av årets riksdag skall det tidigare försöksvis tillämpade institutet tillfällig hastighetsbegränsning (56 § 4 mom.) framdeles regelbundet utnyttjas i trafiksäkerhetens intresse (prop. 132, 3 Lu 32, rskr 182). Genom statsmakternas förutnämnda beslut år 1962 infördes i 58 § VTF och 10 § MopF skärpta bestämmelser om fordons behandling i syfte att förebygga störande buller och färdssätt. Dessa bestämmelser omfattas av Nordisk vägtrafikkommittés uppdrag (jfr 3 Lu 5/1964).

Särskilda bestämmelser för gående lämnas i 6 kap. (60 §). Även dessa bestämmelser övervägs av Nordisk vägtrafikkommitté. År 1961 infördes bland dessa stadganden en rekommendation om gåendes utrustning i mörker (jfr 2 Lu 63/1960 och 3 Lu 15/1964).

Avdelning V. Förslag till ändring i VTF:s bestämmelser om utfärdande av lokala trafikföreskrifter har nyligen framlagts i prop. 176/1964.

Avdelning VI. Stadganden om vägmärken återfinnes i 64 § VTF och i VMK. Nordisk vägtrafikkommittés aviserade förslag avses skola omfatta även enhetliga vägmärken för de nordiska länderna.

Trafikbrottslagen

I TL har upptagits regler om ansvar för vårdslöshet i trafik (1 §), hindrande eller störande av trafik (2 §), olovlig körning (3 §), trafikonykterhet (4 §) och smitning (5 §). Trafikmålskommittén föreslår i sitt betänkande (SOU 1963:27) ändrad lydelse av 1 § TL. I delbetänkande (SOU 1963:72) föreslår vidare 1957 års trafiknykterhetskommitté genomgripande ändringar i trafiknykterhetsbestämmelserna.

Yrkestrafikförordningen

Landtransportmedlen har sedan 1920-talet varit föremål för trafikpolitiska tillståndsregleringar av olika slag. Såvitt angår automobiltrafiken återfinnes bestämmelserna på området i YTF. De av statsmakterna år 1963 beslutade riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken (prop. 191, SU 3 Lu 1, rskr 424) har medfört och kommer under följande år att medföra ändringar i YTF. Från och med den 1 juli 1964 har sålunda vissa transporter helt undantagits från tillämpning av YTF:s bestämmelser eller från däri föreskriven behovsprövning. I fråga om persontrafiken på landsväg har bl. a. samåkning i vanliga personbilar till och från arbetsplatser och skolor helt undantagits från tillståndstvång. De nu angivna reformåtgärderna ingår i den första reformetappen. Ytterligare ändringar i YTF ingår som ett led i genomförandet den 1 juli 1966 av den andra reformetappen. Det beslutade handlingsprogrammet skall i sin helhet ha genomförts den 1 juli 1968, som är riktpunkten för den tredje reformetappen.

YTF:s bestämmelser om förarens arbets- och vilotid m. m. övervägs f. n. av körtidsutredningen, som har i uppdrag att utreda regleringen av arbetsförhållandena inom landsvägstrafiken. I direktiven för de sakkunniga framhålles bl. a. att de ur trafiksäkerhetsintresset härledda motiv, som ligger bakom nu gällande arbetstids- och körtidsreglering inom den yrkesmässiga trafiken, talar för att en reglering sker av körtider m. m. även för förare som är verksamma inom handels- och industriföretag och annan kommersiell icke yrkesmässig trafik. De sakkunniga skall närmare pröva vilka kategorier av fordonsförare som bör vara underkastade dylika bestämmelser och skall vidare bl. a. företa en omprövning av de i 28 § YTF intagna körtidsbestämmelserna från trafiksäkerhetssynpunkt samt från sociala och eko-

nomiska aspekter. De sakkunniga skall också utarbeta förslag till åtgärder i syfte att åstadkomma en mer effektiv kontroll och övervakning av bestämmeleternas efterlevnad. Utredningens betänkande beräknas kunna framläggas under innevarande höst.

Skrivelse från högertrafikkommissionen

I en den 29 april 1964 dagtecknad skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet har högertrafikkommissionen anført följande.

Vid planläggningen av de åtgärder, som erfordras för att genomföra övergången till högertrafik har högertrafikkommissionen att tillse att trafikomläggningen kan ske med minsta möjliga friktioner samt så att trafiksäkerheten på allt sätt tillgodoses.

Omläggningen till högertrafik torde för flertalet trafikanter medföra anpassningssvårigheter. Vid de diskussioner som förts inom kommissionen beträffande möjligheterna att göra övergången så enkel och trafiksäker som möjligt har därför bl. a. framhållits önskvärdheten av att i anslutning till övergången till högertrafik ändringarna i trafikförfattningarna begränsas till endast sådana, som har direkt samband med själva trafikomläggningen. I den mån ändringar i eller tillägg till trafikförfattningarna i övrigt skall införas, torde dessa sålunda antingen bringas i tillämpning i god tid före trafikomläggningen och senast från och med 1 januari 1966 eller anstå till viss tid efter trafikomläggningen. Syftet härmed är att tidsperioden närmast omkring tidpunkten för trafikomläggningen kan reserveras för införandet och inlärandet av sådana regler, som har direkt samband med trafikomläggningen.

Kommissionen, som är orienterad om att en rad ändringar i vägmärkeskungörelsen och vägtrafikförordningen är aktuella, har ansett sig böra giva denna sin mening tillkänna.

Enligt vad kommissionen erfarit beräknas Nordisk vägtrafikkommitté komma att i höst framlägga ett betänkande och vidare har genom motioner till årets riksdag förslag väckts om översyn av gällande trafiklagstiftning. Vissa av de ifrågasatta ändringarna i trafikbestämmelserna är av den innebörden att de skulle underlätta en övergång till högertrafik, exempelvis införande av sådana trafikbestämmelser och trafiksignalsystem som tar större hänsyn till gångtrafikanterna och ger ökat skydd för dessa vid korsande av körbanor, förbud för gående att gå mot rött ljus och förbud att verkställa omkörningar på spärrlinjemarkerade vägsträckor.

Bestämmelser sådana som de här nämnda exemplen är enligt kommissionens mening ägnade att förbättra trafiksäkerheten för gångtrafikanterna och skulle, om de kunde införas och lända till efterrättelse i god tid före trafikomläggningen, påtagligt minska olycksriskerna och underlätta övergången till högertrafik.

Trafiksäkerhetsarbetet

I den tidigare nämnda departementspromemorian angående trafiksäkerhetsarbetet under våren 1964 upptages under särskilda punkter inspektion hos försäljare i syfte att förhindra handel med trafikfarliga fordon (1), in-

tensifierad trafikövervakning (2), intensifierad upplysnings- och propagandaverksamhet genom NTF (3), årlig besiktning av motorfordon (4), tillfälliga fartbegränsningar (5), ökad samordning av trafiksäkerhetsarbetet genom kommunikationsdepartementet (6), medverkan i trafiksäkerhetsarbetet av olika ideella och fackliga organisationer (7), kampanj inför höstens mörkerkörning genom NTF samt utredning av åtgärder för åstadkommande av ändamålsenligare och mera utbyggd gatu- och vägbelysning (8), förberedande undersökningar angående möjligheterna att i trafiksäkerhetsfrämjande syfte använda elektroniska hjälpmedel (9), mera effektivt och aktivt trafiksäkerhetsarbete från polisens sida (10), åtgärder i fråga om vägbyggnader, upprustningar m. m. vid särskilt olycksbelastade vägsträckor (11), effektivare typbesiktning (12), anvisningar till tryggande av att tätorterna byggs med vederbörligt beaktande av trafikens och trafiksäkerhetens krav (13), intensifierad trafiksäkerhetsforskning (14), begränsning av olycksfallsriskerna vid plankorsningar mellan väg och järnväg (15), utbyggnad och effektivisering av de regionala och lokala trafiksäkerhetsorganen (16), forcering av bilförarutredningens arbete (17), åtgärder på grundval av körtidsutredningens aviserade betänkande (18), tillkallande av särskilda sakkunniga för översyn av gällande vägplan för Sverige (19) samt intensifiering av Nordisk vägtrafikkommittés arbete (20).

Motionerna

I motionerna erinras till en början om trafikolycksfallens ständiga stegring. Det måste enligt motionärerna betraktas som en samhällsuppgift av allra största vikt att tillförsäkra medborgarna en rimlig säkerhet i trafiken. Uppgiften anses kräva snabba och planmässiga insatser från de trafikvårdande myndigheternas sida. Ett trafiksäkerhetsarbete i form av upplysning och utbildning i trafik kunskap är enligt motionärerna i och för sig av utomordentligt värde men utgör icke en tillräcklig insats i kampen mot trafikolyckorna. Det gäller, anför motionärerna, att med hjälp av en moderniserad trafiklagstiftning och en effektiv trafikövervakning skapa förutsättningar för ett snabbt ingripande mot den som brister i respekt för trafikreglerna och i förståelse för trafikens krav på hänsyn mot medtrafikanter. Lagstiftning och rättskipning måste med större styrka än hittills sättas in som ett medel bland andra i trafiksäkerhetens tjänst. Motionärerna erinrar i fortsättningen om det reformarbete som ägt och alltjämt äger rum på vägtrafiklagstiftningens område, bl. a. inför den förestående övergången till högertrafik. Det framhålls att högertrafikreformen måste medföra ett stort antal författningsändringar och att särskilda föreskrifter för trafiken torde bli erforderliga under en övergångstid närmast efter reformens genomförande. En samordning av de militära trafikföreskrifterna med VTF:s bestämmelser anses vidare erforderlig från trafiksäkerhetssynpunkt. Trafik-

säkerhetsforskningens resultat bör utan dröjsmål nyttiggöras genom praktiska åtgärder, särskilt i form av lagstiftning, inom trafikens område. Avslutade och pågående utredningar synes motionärerna utslutande ta sikte på partiella reformer av vägtrafiklagstiftningen, som, för att helt kunna fylla sin uppgift i trafiksäkerhetsarbetet, likväl måste fullständigt överses i sin helhet. Tidpunkten för en sådan översyn anses nu särskilt lämplig, när lagstiftningen måste anpassas efter beslutet om övergång till högertrafik och de nordiska trafikreglerna skall samordnas. Vid översynen kunde också med fördel utnyttjas de förarbeten och erfarenheter som ligger till grund för de moderna trafiklagarna i andra europeiska länder, exempelvis England, Schweiz och Österrike. I motionerna uppges att särskilt utvecklingen i Österrike efter införandet år 1961 av en ny trafiklag haft en gynnsam inverkan på trafiksäkerhetssituationen i landet. En genomgripande modernisering av VTF med tillhörande författningar, motsvarande den som sålunda skett utomlands, anses därför böra företagas.

Beträffande motionernas fullständiga innehåll hänvisar utskottet till motionen I:44.

Remissyttrandena

Motionärnas hemställan tillstyrkes av *MSD* och avstyrkes av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*. *MSD* åberopar till stöd för sitt ställningstagande en av *KAK*, *MHF*, *M* och Svenska vägföreningen gjord framställning av den 11 februari 1960 till chefen för kommunikationsdepartementet angående en allmän översyn av vägtrafiklagstiftningen.

I den sålunda åberopade framställningen anfördes bl. a. att trafikutvecklingen motiverade en skyndsam och genomgripande översyn av vägtrafiklagstiftningen, i första hand VTF, VTK och VMK. Det främsta argumentet för en sådan åtgärd ansågs vara att därigenom kunde skapas förutsättningar för en ökad trafiksäkerhet. Behov förelåg vidare av en översyn av stadganden i VTF med stor ekonomisk betydelse för trafikanterna. Det påpekades också att med varje år följde att anordningarna för trafikens reglering blev allt fler. Uppsättning av vägmärken m. m. drog allt större kostnader och eventuella ändringar blev dyrare att genomföra, ju längre man väntade.

I framställningen exemplifierades erforderliga författningsändringar.

Den främsta betydelsen från trafiksäkerhetssynpunkt tillmättes stadgandena i VTF:s avdelning IV, kap. 2 och 3, vilka i följande hänseenden angavs vara i behov av översyn:

bestämmelserna i 40 § om beaktande av anvisningar i trafiken, såvitt angick trafikdirigering och ansvaret för denna vid t. ex. vägarbeten, i den mån dirigeringen utfördes av annan än uniformerad polisman;

bestämmelserna i 42 § om trafiken vid plankorsning mellan väg och järnväg för att möjliggöra anpassning till storleken av väg- respektive järnvägstrafiken;

bestämmelserna i 45 § om fordons plats på väg och i vägkorsning för att motverka olägenheterna av att filkörning ej på samma sätt kan upprätthållas efter som före gatukorsning;

bestämmelserna i 49 § om stannande och uppställning av fordon i syfte att modifiera förbudet att stanna framför ingång eller inom visst avstånd från gatukorsning.

Vidare erinrades om att trafikanterna och deras organisationer vid olika tillfällen yrkat ändring i de transportekonomiskt betydelsefulla särskilda bestämmelserna i 4 kap. om trafik med motordrivna fordon, såvitt gällde axel- och boggietryck samt hastighetsgränser för tyngre fordon. Reformering ifrågasattes jämväl av VTF:s registreringsbestämmelser och regler om huvudled i stad.

Rörande behovet av en revidering av VMK anfördes i framställningen följande.

Bl. a. hänsyn till främmande turisttrafik erfordrar att VMK överses även i andra avseenden än dem som kan bero av det väntade förslaget om nya lokaliseringmärken m. m. Sålunda bör ånyo övervägas om en del av våra vägmärkens särprägel i förhållande till andra länders alltjämt skall bibehållas. Starka önskemål finns vidare om lämpliga skyltar för motorismens serviceanläggningar och samtidigt ligger det nära till att göra en förnyad översyn av camping- och turistskyltar, ävensom hänvisningsskyltar till industrier m. m.

En översyn av VMK bör även behandla frågor om vägmärkenas rättsliga skydd. Dels förekommer att enskilda väghållare uppsätter märken, som till utseendet överensstämmer med eller är snarlika VMK:s märken. I vissa fall kan märkena ha uppsatts för att ge sken av att vara beslutade av någon myndighet. Reglerna för tillståndsgivningen torde behöva omprövas, ävensom ansvarighetsbestämmelserna.

Kravet på väl synliga skyltar har inom städerna i vissa fall medfört en övergång till genomskinliga skyltar, invändigt försedda med elektrisk belysning. Såväl dessa skyltar som andra i ljusreflekterande material ställer sig dyrbara i utförande och de väghållande myndigheterna har i vissa fall haft tråkiga erfarenheter av, hur sådana skyltar förstörts av okynne. Skada på belysta skyltar, gatuarmatur, ljussignaler m. m. är ett hot mot trafiksäkerheten och ansvarsbestämmelserna för skadegörelse bör bli föremål för prövning.

Till VMK hör också trafiksignalerna, och det kan ifrågasättas, om det svenska signalväxlingssystemet alltjämt skall användas eller anpassas till utomlands använda system.

Avslutningsvis kritiserades det negativa ställningstagande till kravet på en allmän översyn av trafiklagstiftningen som innefattades i 1959 års riksdagsbeslut. Det ansågs befogat att företa en allmän översyn, eftersom det gällde ett reformarbete av stor betydelse för trafiksäkerhet och trafikekonomi. I framställningen hemställdes att chefen för kommunikationsdepar-

tementet snarast ville vidtaga åtgärder för den föreslagna översynen av vägtrafiklagstiftningen.

Enligt MSD är de i framställningen anförda argumenten alltjämt bärande. Önskemålet om en utredning sägs visserligen ha tillgodosetts genom tillsättandet av Nordisk vägtrafikkommitté. Denna utredning har dock ännu inte lett till några praktiska resultat. MSD anser det vara synnerligen betänkligt att, trots den alltmer ökande trafiken och därmed ökande behovet av anpassning av reglerna till trafiksituationen, så lång tid tillåtits förflyta utan att konkreta åtgärder vidtagits. Det anses icke motiverat att låta denna anpassning avvakta det tidskrävande arbetet på enhetliga nordiska trafikregler, även om sådana regler i och för sig är synnerligen önskvärda. Avslutningsvis anför MSD.

Under de fyra år som förflutit, sedan den ovannämnda skrivelsen inlämnades, har behovet av en modernisering av trafiklagstiftningen blivit alltmer accentuerat. MSD stöder därför helt de i motionerna anförda synpunkterna och vill för sin del föreslå dels att omedelbara åtgärder vidtages för att påskynda pågående utredningar inom det aktuella området och dels att, i avvaktan på enhetliga trafikregler för Norden, skyndsamma åtgärder vidtages för att bringa den svenska trafiklagstiftningen i nivå med de krav som trafiken ställer.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarar sig helt dela motionärernas uppfattning att vad som kan göras också bör göras för att komma till rätta med utvecklingen mot ett ökande antal trafikolyckor. Det understrykes att styrelsen vid handhavandet av sina uppgifter inom väg- och vägtrafikområdet ständigt har för ögonen nödvändigheten av att åtgärder vidtages som medverkar till ökad trafiksäkerhet. Betydelsen i och för sig av lagstiftning och straffsanktionering bör enligt styrelsens mening ej övervärderas. De ändringar i VTF som vidtagits sedan förordningens tillkomst anses dock verksamt ha bidragit till att trafiksäkerheten i Sverige internationellt sett är förhållandevis god.

Rörande den moderna österrikiska trafiklagstiftningens inverkan på trafiksäkerheten därstädes anför styrelsen följande.

Enligt styrelsens förmenande får den svenska vägtrafiklagstiftningen anses ha en förhållandevis modern utformning. Styrelsen har velat framhålla detta mot bakgrunden av motionärernas understrykande av den nya österrikiska lagstiftningens betydelse i sammanhanget. Utan att för övrigt i detalj gå in på motionärernas synpunkter härvidlag må i förbigående nämnas, att delade meningar kan råda om betydelsen i och för sig av densamma såsom orsak till den förbättrade trafiksäkerhetssituationen i Österrike. Sålunda kan nämnas att ett organ som tillskapats av trafikförsäkringsanstalterna och motororganisationerna m. fl. bl. a. för upplysning, undervisning och propaganda samt för konkreta åtgärder i fråga om fordonskontroll med fordonspatrullering m. m., icke bör fränkännas sin del av utvecklingen.

Styrelsen säger sig vidare vara övertygad om önskvärdheten av att de olika ländernas vägtrafiklagstiftning såvitt möjligt är enhetlig. Styrelsen är ense med motionärerna om att det är nödvändigt att förslag till ändrade regler framläggas och behandlas i så god tid före övergången till högertrafik att trafikanterna i vänstertrafik hinner anpassa sig till dessa. Någon ny utredning för den föreslagna översynen anses emellertid ej påkallad. I yttrandet anföres härom.

Det må nämligen erinras om att det arbete, som sedan år 1960 pågått inom Nordisk vägtrafikkommitté, varvid kommittén haft att ta hänsyn till det arbete i syfte att åstadkomma gemensamma europeiska trafikregler, som samtidigt pågått och pågår inom en avgränsad grupp inom Europeiska trafikministerkonferensen, nu får anses ha framskridit så långt, att man inom överskådlig tid — styrelsen har haft tillfälle att följa arbetet genom att tjänsteman hos styrelsen varit förordnad som expert åt kommitténs svenska sakkunniga — kan förvänta förslag från kommittén. Att då tillätta en ny utredning som, såvitt styrelsen kan förstå, först måste ta ställning till de till myndigheterna överlämnade kommittéförslagen och därutöver från början sätta sig in i de problemställningar, med vilka bland andra Nordisk vägtrafikkommitté sysslat i närmare fyra år, synes styrelsen icke realistiskt. En sådan lösning torde enligt styrelsens mening icke komma att påskynda frågornas lösning utan snarare tvärtom.

Genom det kontinuerliga samråd, som pågår mellan styrelsen, kommunikationsdepartementet och högertrafikkommissionen, har styrelsen vidare kommit till den uppfattningen att frågan om hur den »spegelvändning» av trafikregler i samband med övergången till högertrafik, som blir erforderlig, skall ske av de väntade nya trafikreglerna (för vänstertrafik), kommer att beaktas utan att det torde vara erforderligt att tillsätta någon ny utredning av annan karaktär än en arbetsgrupp för ändamålet.

Utskottet

Motionärerna anser att lagstiftning och rättskipning måste med större styrka än hittills sättas in som ett medel bland andra i trafiksäkerhetens tjänst. Trafiklagstiftningen måste för att kunna fylla denna uppgift enligt motionärernas mening fullständigt överses. Tidpunkten för en sådan översyn anses nu vara inne, eftersom en betydande omarbetning av lagstiftningen ändå måste komma till stånd i anledning av dels övergången till högertrafik dels samordningen av de nordiska trafikreglerna. Vid översynen bör, anser motionärerna, också utnyttjas förarbetena till och erfarenheterna av modern trafiklagstiftning i andra europeiska länder. I motionerna hemställs om en skyndsamt utredning för översyn av trafiklagstiftningen i dess helhet under hänsynstagande till de ändrade förhållanden som uppstår vid övergång till högertrafik.

Av den föregående redogörelsen framgår att riksdagen år 1959 vid prövning av motionsyrkande om en samlad översyn av vägtrafiklagstiftningen

uttalat sig för ett fortsatt partiellt reformarbete, som främst borde syfta till att höja trafiksäkerheten. Den fortsatta reformeringen av lagstiftningen, som bedrivits i enlighet med de sålunda angivna riktlinjerna, har såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalat lett till att lagstiftningen fått en relativt modern utformning. Detta kan anses ha verksamt bidragit till att trafiksäkerheten i riket internationellt sett är förhållandevis god. I likhet med motionärerna och remissinstanserna finner utskottet emellertid att utvecklingen mot ett ökande antal trafikolyckor måste på allt sätt motverkas. Motionernas syfte att höja trafiksäkerheten genom åtgärder på lagstiftningens område är således värt allt beaktande.

Vid bedömande av den föreliggande frågan hur det fortsatta reformarbetet på vägtrafiklagstiftningens område lämpligen bör bedrivas måste, såsom motionärerna funnit, särskild hänsyn tagas till den förestående samordningen av de nordiska trafikreglerna och till övergången till högertrafik. Nämnda faktorer inverkan på reformarbetet har belysts dels i skrivelse från statens högertrafikkommission till chefen för kommunikationsdepartementet dels i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens remissyttrande. Kommissionen, som enligt sin instruktion har att hos Kungl. Maj:t föreslå de författningsbestämmelser som betingas av trafikomläggningen, anser att det bl. a. av trafiksäkerhetsskäl är önskvärt att i anslutning till omläggningen ändringarna i trafikförfattningarna begränsas till endast sådana som har direkt samband med själva övergången till högertrafik. Härigenom kan perioden närmast omkring denna reform reserveras för införandet och inlärandet av dessa regler. Övriga författningsändringar bör enligt kommissionens mening antingen bringas i tillämpning i god tid före trafikomläggningen och senast den 1 januari 1966 eller anstå till viss tid efter densamma. Utskottet vill för sin del — i varje fall såvitt gäller de egentliga trafikreglerna — ansluta sig till den sålunda förordade principiella uppläggnings av reformarbetet.

Högertrafikkommissionen har jämväl angivit vissa delreformer, vilkas genomförande före övergången till högertrafik skulle underlätta denna och påtagligt minska olycksriskerna. Det är självfallet angeläget att möjligheterna härutinnan i största möjliga utsträckning tages tillvara. De av kommissionen ifrågasatta författningsändringarna omfattas i stor utsträckning av det inom Nordisk vägtrafikkommitté pågående arbetet på gemensamma nordiska trafikregler. I likhet med MSD finner utskottet det därför vara av vikt att bl. a. detta utredningsarbete påskyndas, så att erforderliga författningsändringar kan genomföras inom den av högertrafikkommissionen angivna tiden. Då en intensifiering av kommitténs arbete förutskickats i kommunikationsdepartementets program för trafiksäkerhetsarbetet, synes emellertid någon riksdagens åtgärd i angivet syfte ej erfordras.

Vidkommande frågan huruvida det sålunda närmast förestående reformarbetet på sätt motionärerna föreslagit bör uppdragas åt en ny utredning

har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit, att en sådan utredning vid sidan av ett ställningstagande till föreliggande kommittéförslag måste från början sätta sig in i de problemställningar, med vilka bl. a. Nordisk vägtrafikkommitté sysslat i närmare fyra år. Utskottet finner i likhet med styrelsen att en sådan lösning icke är ägnad att påskynda reformarbetet. Beträffande de av själva trafikomläggningen föranledda författningsändringarna anför styrelsen att man genom det kontinuerliga samrådet mellan kommunikationsdepartementet, högertrafikkommissionen och styrelsen kommit till den uppfattningen att spørsmålet om erforderlig »spegelvändning» av trafikreglerna kan lösas genom att för ändamålet tillsättes en särskild arbetsgrupp. Icke heller i detta hänseende skulle således någon fördel kunna vinnas genom tillsättandet av en särskild utredning i annan form. Vad slutligen angår reformarbetet efter trafikomläggningen framstår det för utskottet som uppenbart att åtskilliga detaljändringar i trafikförfattningarna måste genomföras vid nämnda tidpunkt, antingen därför att de ej medhunnits inom den av högertrafikkommissionen angivna tidsgränsen eller emedan de föranletts av erfarenheter som vunnits vid omläggningen. Det är möjligt att detta reformarbete bör ske i form av en allmän översyn av trafiklagstiftningen. Huruvida en särskild utredning bör tillsättas för ändamålet kan givetvis nu icke bedömas.

På grund av det anförda får utskottet hemställa,

att förevarande motioner, I: 44 och II: 56, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 3 november 1964

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson, Göran Karlsson, Ebbe Ohlsson, Svante Kristiansson, Jonasson, Åkesson, Erik Jansson och Lenart Geijer*;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Nyberg, Wachtmeister, fru Torbrink, herrar Grebäck, Persson i Tandö* och Tobé.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herr *Nyberg*, som ansett att utskottet bort hemställa »att riksdagen i anledning av förevarande motioner, I: 44 och II: 56, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t ge till känna vad utskottet anfört».