

Nr 4

Utlåtande i anledning av motioner om obligatorisk reflexanordning för gående, m. m.

Tredje lagutskottet har behandlat en inom riksdagens första kammare väckt och till lagutskott hänvisad motion, nr 418 av herr *Svanström* och herr *Olsson, Ernst*.

I motionen hemställes

»att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t hemställa om åtgärder syftande till sådan ändring av vägtrafikförordningen, att bärande av reflexanordningar eller tänd lykta göres obligatorisk för gångtrafikanter vid färd i mörker på väg, där tillfredsställande belysning ej finnes».

Utskottet har vidare behandlat två till lagutskott hänvisade motioner, nr 908 i första kammaren av herrar *Skagerlund* och *Axelsson* och nr 1043 i andra kammaren av herr *Eriksson* i Arvika.

I motionerna, som är likalydande, hemställes

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär att bestämmelser införes innebärande skyldighet för gångtrafikanter att vid färd i mörker bära reflexanordning eller lykta samt att uppdraga åt vederbörande utskott att utforma erforderlig lagtext.»

Utskottet har slutligen behandlat en inom riksdagens andra kammare och till lagutskott hänvisad motion, nr 1065 av fru *Thunvall* och fru *Nilsson*.

I motionen hemställes

»att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring i vägtrafikförordningens 60 § 2 mom. 4 st. att ordet *bör* utbytes mot *skall* i bestämmelsen angående reflexanordning för gående».

Gällande bestämmelser

Enligt 60 § 2 mom. fjärde stycket *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* gäller att den som under mörker färdas gående på väg, där tillfredsställande belysning inte är anordnad och särskild gångbana inte finns, bör vara försedd med tänd lykta eller reflexanordningar eller ock bära klädesplagg, som vid belysning skarpt avtecknar sig mot omgivningen. Bestämmelsen har som framgår av att ordet »bör» används karaktären av rekommendation.

Motionerna

I motionen I: 418 av herrar Svanström och Ernst Olsson anförs bl. a. att förslag i olika sammanhang framförts om skärpning av bestämmelserna så att användande av lykta eller reflexanordning blir obligatoriskt. Invändningar har emellertid framställts, varvid hänvisats till svårigheter att övervaka efterlevnaden av bestämmelsen. Samma invändning kan, säger motionären, måhända göras i många andra trafiksammanhang, men man har trots detta i de allra flesta fall tvingande bestämmelser i lagen. Det förefaller motionären egendomligt att det t. ex. skall vara svårare att övervaka användandet av tänd lykta eller reflexanordningar bland gångtrafikanterna än att kontrollera samma saker hos cyklisterna.

I motionerna I: 908 av herrar Skagerlund och Axelson samt II: 1043 av herr Eriksson i Arvika framhålls bl. a. att i trafiksäkerhetsarbetet starkt betonats att gångtrafikanter bör bära reflexmaterial eller lykta vid mörker. Trots intensiv propaganda och klart utformade rekommendationer måste det ändå konstateras att gångtrafikanterna i mycket liten omfattning använder reflexanordningar såsom skydd under mörker.

Motionärerna hänvisar i detta sammanhang till en undersökning, som trafiksäkerhetsrådets arbetsgrupp företog under slutet av november månad 1968. Undersökningen gjordes i samarbete med Sveriges kvinnliga bilkörer, som utförde fältobservationerna. Sammanlagt observerades 10 453 gångtrafikanter. Av dessa var endast 2 215, eller drygt 20 %, utrustade med reflexmaterial och/eller lykta. Vid undersökningen framkom, att barn i större utsträckning (ca 31 %) än vuxna (ca 18 %) använde reflexmaterial. Bearbetningen av observationsmaterialet har vidare visat, att de gångtrafikanter, som observerats på vägsträckor utan vägbelysning använt reflexmaterial i betydligt större utsträckning än de som observerats på vägsträckor med sådan belysning. Av de förstnämnda var 32 % försedda med reflexmaterial, av de senare endast 19 %. Undersökningen har också visat, att andelen gångtrafikanter, som under mörker burit »reflexer», varit högst i Norrlands inland (35 %) och lägst (knapp 7 %) i områden invid de tre storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö.

Motionärerna påpekar vidare att underlåtenheten hos gångtrafikanter att använda reflexanordningar verifierats även av statens trafiksäkerhetsråds rapporter från undersökningar om orsakerna till trafikolyckor. Ett typiskt exempel härpå är en undersökning av »Fotgångarolyckor utanför tätbebyggelse» i Uppsala län. Undersökningen visade att 24 olyckor, eller ca 2/3 av hela antalet olyckor, inträffade under mörker. För 16 av mörkerolyckorna har uppgifter rörande förekomsten av reflexanordning eller lykta hos de gående kunnat erhållas. I endast ett av fallen var en gångtrafikanter utrustad med lykta och i ytterligare ett fall var gångtrafikanter utrustad med reflexanordning.

Motionärerna anför därefter att det av trafiksäkerhetsskäl är nödvändigt

med införande av bindande föreskrifter för gående att vid färd under mörker bära reflexanordning eller lykta. En lagstiftning i frågan bör enligt motionärernas mening inte innebära någon nämnvärd olägenhet för individen. Utfärdande av lagbestämmelser skulle kunna få till följd, att fabrikanterna redan vid tillverkningen av ytterkläder på ett diskret och tilltalande sätt förser dessa med reflexmaterial. Som komplement till detta kan de i marknaden redan befintliga »reflexbrickorna» erhållas för en billig penning.

I motionen I: 1065 av fru Thunvall och fru Nilsson hänvisar motionärerna först till vissa statistiska uppgifter, som redovisats i ett utlåtande avgivet av en inom statens trafiksäkerhetsverk tillsatt arbetsgrupp. För utlåtandet redogör utskottet närmare nedan.

Motionärerna anför därefter att de skäl, som arbetsgruppen anfört mot tvingande bestämmelser, är av ganska underordnad betydelse jämfört med det skydd som ett bärande av reflexanordning innebär. Utvecklingen visar enligt motionärerna att det är angeläget med ett snabbt beslut om föreskrift om obligatoriskt bärande av reflexanordning för gående vid färd i mörker på oupplysta vägar.

Frågans tidigare behandling

Frågan om införande av skyldighet för den som färdas gående på väg i mörker att bära reflexanordningar eller liknande har övervägts vid flera tillfällen. En redogörelse för tidigare riksdagsbehandling m. m. återfinns i utskottets utlåtande nr 28 år 1967.

Här må nämnas att den nuvarande rekommendationen att bära lykta eller reflexanordning tillkommit på riksdagens initiativ (2LU 1960: 63, rskr. 371). Stadgandet trädde i kraft den 1 januari 1961.

Det bör vidare nämnas att *Nordisk vägtrafikkommitté* (NVK), som har till uppgift att utarbeta förslag till gemensam vägtrafiklagstiftning för Danmark, Finland, Norge och Sverige, i ett den 26 maj 1966 avgivet betänkande (NU 1966: 2—3), som behandlar vägtrafikanternas uppträdande i trafiken, inte upptagit någon motsvarighet till den nu gällande bestämmelsen angående gåendes utrustning i mörker med tänd lykta eller reflexanordning. Kommittén har allmänt ansett sig inte kunna förorda att trafikreglerna innehåller bestämmelser som har karaktären av rekommendation.

NVK anför beträffande den nu särskilt aktuella frågan bl. a. att det visserligen är av största vikt att gående, som under mörker vistas på körbanan, i god tid kan ses av fordonsförare. Det kan emellertid inte komma i fråga att göra en sådan regel tvingande, och spørgsmålet bör därför inte behandlas i de gemensamma trafikreglerna. Problemet bör enligt kommitténs mening i första hand lösas propagandavägen.

Betänkandet har *remissbehandlats*. Beträffande innehållet i remissvaren må, såvitt nu är i fråga, nämnas följande.

NVK:s uppfattning att reglerna bör utformas som verkliga normer så att överträdelse alltid kan medföra straff delas uttryckligen av riksåklagaren, som framhåller denna princip som en särskild förtjänst hos förslaget, vidare av överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Blekinge, Älvsborgs och Göteborgs och Bohus län, trafikmålskommittén och Trafikförsäkringsföreningen samt några instanser, vilka hörts i andra hand. ÖÄ uttalar därvid att en sådan konstruktion kan föranleda att i vissa fall det straffbara området bör begränsas. Hovrätten för Västra Sverige ifrågasätter däremot huruvida denna princip kan anses helt välgrundad och anför därvid bl. a. följande: »En långtgående kriminalisering, som icke uppbärs av en allmän opinion, torde närmast motverka syftet att skapa en bättre trafikdisciplin. Därför får det antagas vara lämpligare att endast de regler som av trafik-säkerhetsskäl obetingat måste följas göras absolut tvingande och övriga ges formen av rekommendationer.» Sveriges advokatsamfund anser att en absolut straffsanktion med hänsyn till såväl rättssäkerhet som trafiksäkerhet ej är lämplig. För straffbarhet bör det enligt samfundet i princip krävas att förfarandet innefattar ovarsamhet i trafik, såvida ej är fråga om ren s. k. ordningsförseelse.

Vad gäller bestämmelserna för gående har mer än tjugo instanser, varav hälften är lokalt hörda organ, påyrkat att regler om bärande av reflex eller lykta vid otillfredsställande ljusförhållanden intages i lagtexten. Flertalet har ansett att straffsanktionerad skyldighet härtill bör åläggas de gående, medan några remissorgan har förordat att en regel härom gives i form av en rekommendation. Rikspolisstyrelsen har därvid uttryckt att skyldigheten att bära reflex bör författningsmässigt fastslås, då propagandavägen ej ger tillfredsställande resultat.

NVK är f. n. sysselsatt med att överarbeta sitt förslag med anledning av remissvaren över betänkandet. Även en nyligen träffad internationell överenskommelse med sikte på att få till stånd gemensamma europeiska trafikregler beaktas härvid.

Vid 1967 års riksdag väcktes motion (II: 813) rörande frågan om användande av reflexband i trafiken. Motionen, som berörde även vissa andra trafiksäkerhetsfrågor, remissbehandlades. I ovan nämnda utlåtande (3LU 1967: 28) anförde utskottet bl. a. följande.

Reflexmaterialets positiva effekt för sikt i mörkertrafik är sedan många år tillbaka experimentellt klarlagd. Utskottet noterar med tillfredsställelse den propagandaverksamhet som förs i syfte att upplysa fotgängare om de risker som är förenade med att utan lykta eller reflexmaterial gå längs en väg under mörker samt om de medel som står dem till buds för att skydda sig mot dylika risker. Ytterligare försök på området synes inte erforderliga. Upplysningskampanjen bör däremot även i fortsättningen bedrivas med all kraft. Vad gäller vägtrafikförordningens rekommendation om gåendes utrustning i mörker må nämnas att den tillkommit på riksdagens initiativ för

att stödja den nyssnämnda propagandaverksamheten. I olika sammanhang har därefter gjorts framställningar om att bestämmelsen skall göras tvingande. Saken har emellertid på senare tid kommit i ett nytt läge genom att Nordisk vägtrafikkommitté i ett våren 1966 avgett betänkande med förslag till enhetliga trafikregler för de nordiska länderna ansett sig inte kunna förorda att trafikreglerna har karaktären av rekommendationer. Kommittén har inte heller föreslagit att den nu ifrågavarande bestämmelsen görs tvingande. Kommittéförslaget saknar sålunda helt motsvarighet till vägtrafikförordningens rekommendation. Frågan torde få prövas i hela sin vidd i samband med att ställning tas till kommitténs förslag.

Utskottet hemställde att motionen inte skulle föranleda någon riksdagens åtgärd. Detta blev även riksdagens beslut.

Motioner i ämnet väcktes även vid 1968 och 1969 års riksdagar, men riksdagen frångick ej sin år 1967 intagna ståndpunkt (3LU 1968: 15 och 3LU 1969: 34).

Trafiksäkerhetsverkets arbetsgrupp

I oktober 1968 tillsattes inom trafiksäkerhetsverket en arbetsgrupp med uppdrag att utreda de rättsliga och praktiska möjligheterna att föreskriva obligatorisk användning av bl. a. reflexanordning (motsvarande) för gående. Arbetsgruppen har i ett år 1969 avgivet utlåtande kommit till den slutsatsen att någon i författning under straffansvar stadgad skyldighet att använda reflexanordning icke bör föreskrivas. Däremot har arbetsgruppen funnit den i vägtrafikförordningen intagna rekommendationen vara en god utgångspunkt och ett välbehövligt stöd för propaganda och upplysning rörande nyttan av att använda reflexanordningar. För arbetsgruppen har det stått klart att det är synnerligen angeläget att på ett så effektivt sätt som möjligt upplysning och propaganda förekommer om reflexanordningarnas betydelse. Enligt arbetsgruppens uppfattning torde man på denna väg i stor utsträckning kunna nå det önskade målet och undvika de icke oväsentliga olägenheter och svårigheter som följer med föreskrifter med straffpåföljd.

I utlåtandet har gjorts en sammanställning av *under år 1966 inträffade vägtrafikolyckor med personskada i ej tätbebyggt och tätbebyggt område under olika ljusförhållanden*. Av denna sammanställning framgår bl. a. att det under mörker utom tätbebyggt område inträffat sammanlagt 2 351 personskadeolyckor. Motsvarande tal för dagsljus är 4 453. Arbetsgruppen framhåller att med hänsyn till den väsentligt lägre trafikintensiteten under mörker framstår olyckstalen under mörker såsom oproportionerligt höga. Enligt vissa i utlandet företagna undersökningar, där man ställt olyckorna i relation till trafikintensiteten, är risken för olyckor i det närmaste tre gånger högre under mörker. Det finns enligt arbetsgruppen all anledning anta att det här i landet förhåller sig på samma sätt. Av sammanställningen framgår vidare att olyckor under mörker oftare leder till svåra olyckor. Av de utom

tättbebyggt område under mörker inträffade olyckorna fick sålunda 12,6 procent dödlig utgång och 25,9 procent ledde till svår personskada. Motsvarande tal för dagsljus utgjorde 10,6 respektive 23,9 procent. Av hela antalet personskadeolyckor under 1966 inträffade 2 644 eller 16,3 procent vid sammanstötningar mellan motorfordon och gående. Härav utgjorde 1 072 eller 6 procent mörkerolyckor. Arbetsgruppen framhåller att vid bedömningen av detta slag av olyckor hänsyn också måste tas till att deras svårighetsgrad i allmänhet är högre än beträffande andra typer av olyckor. Sålunda visar sammanställningen av personskadeolyckorna att av de gående dödades 10 procent medan av förare och passagerare i personbil dödades endast drygt 3 procent.

I arbetsgruppens utlåtande redogörs även för vissa äldre undersökningar beträffande *reflexanordningarnas skyddseffekt*. Undersökningarna finns refererade i utskottets utlåtande nr 28 år 1967.

Arbetsgruppen har i sina *överbäganden* anfört bl. a.:

Alla de ansträngningar som gjorts i syfte att förmå de gående att bättre utmärka sig under mörker har uppenbarligen inte haft önskad effekt. Vid en av statens trafiksäkerhetsverk i mars 1968 utförd intervjuundersökning uppgav sålunda inte mindre än cirka 40 procent av de tillfrågade att de »aldrig eller nästan aldrig» hade någon typ av reflex på sig när de som fotgängare var ute i mörker utan belysning.

De principiella eller rättsliga hindren att utbyta rekommendationen mot en bindande föreskrift kan övervinnas. Betänkligheterna mot att föreskriva åtgärder endast för trafikantens eget skydd gäller inte helt i fråga om bärande av lykta eller reflex. Det måste nämligen anses vara ett allmänt trafiksäkerhetskrav att alla de trafikelement, som under mörker uppehåller sig på körbanan, är väl utmärkta. En föreskrift av här antytt slag har betydelse även för andra trafikanters säkerhet. Då arbetsgruppen likväl icke anser sig böra förorda en straffsanktionerad föreskrift beror det på de svårigheter av skilda slag som därvid skulle uppstå.

För närvarande torde motorförarna i allmänhet vara medvetna om svårigheten att under mörker i tillräckligt god tid uppläcka gående i körbanan. I större eller mindre grad anpassar de som regel sitt handlande härtil. Införs en skyldighet för de gående att vara väl utmärkta kommer många förare med stor sannolikhet att överge den särskilda försiktighet som de nu iakttaga. Resultatet härav blir att de fotgängare som inte är väl utmärkta kommer att löpa en ännu större risk att bli påkörda än vad som för närvarande är fallet.

Avgörande för ställningstagandet i fråga om lämpligheten att införa en straffsanktionerad skyldighet blir alltså frågan i vilken utsträckning en sådan skyldighet kan antas komma att iakttas av de gående. I detta hänseende bör till en början beaktas att en föreskrift inte utan vidare kan förväntas få avsedd effekt på barnens beteende. Barnen är inte straffmyndiga och omfattas inte av straffansvar. Att låta ansvaret övergå på föräldrar eller förmyndare måste inge betänkligheter. Skyldigheten måste vidare begränsas att gälla de fall då gående färdas på körbana där det inte finns tillfredsställande vägbelysning. I en väl upplyst ort med gångbanor kan det knappast komma i fråga att föreskriva skyldighet att bära reflex eller lykta. Men även

i sådana orter kan det finnas sträckor av vägen som saknar gångbana eller där vägbelysningen är otillfredsställande. Sådana ofta förekommande variationer i väg- och belysningsförhållandena gör det svårt för de gående att strikt iaktta den ifrågasatta föreskriften. Inte heller kan man i praktiken räkna med att befolkningen på landsbygden kan förmås att alltid bära lykta eller reflexer under alla de korta förflyttningar längs med eller över vägen som där ofta sker.

Det bör vidare beaktas att reflexanordningar, ehuru de kraftigt ökar den gåendes synlighet, ändå inte ger ett säkert skydd i alla situationer. En reflexanordning kan exempelvis på grund av skada eller nedsmutsning helt eller delvis förlora sin reflexverkan. Reflexanordningar och lyktor skiljer sig också i ett väsentligt avseende från annan i VTF föreskriven utrustning. Dessa sistnämnda utrustningsdetaljer har i allmänhet en permanent placering på fordonet, vilket alltså ger goda garantier för att de finns på plats och verkligen kommer till användning. Reflexanordningar och lyktor däremot skall medföras av de gående eller, vad reflexanordningar beträffar, vara fästade på ytterplagg som ofta byts och som man ofta av olika skäl inte alltid vill förse med reflexanordningar. De besvär — låt vara att det inte är särskilt stort — som bruket av reflexanordningar innebär utgör givetvis ett hinder för ett allmänt bruk av desamma.

Vid övervägandet av frågan om lämpligheten att föreskriva särskild utrustning för gående bör vidare beaktas möjligheterna för polisen att övervaka efterlevnaden av en sådan föreskrift. I detta hänseende har arbetsgruppen erfarit att polisen på grund av sina begränsade resurser inte har möjlighet att i nämnvärd omfattning ägna uppmärksamhet åt efterlevnaden av en föreskrift av här ifrågavarande slag. Man bör givetvis undvika att kriminalisera beteenden som inte kan övervakas i tillfredsställande omfattning. En utebliven tillsyn leder av erfarenhet till att respekten för bestämmelsen luckras upp, vilket får en menlig inverkan på den allmänna trafikdisciplinen.

Utskottet

Enligt 60 § 2 mom. fjärde stycket vägtrafikförordningen bör den som under mörker färdas gående på väg, där det inte finns tillfredsställande belysning och inte heller särskild gångbana, vara försedd med tänd lykta eller också bära klädesplagg, som vid belysning skarpt avtecknar sig mot omgivningen. Bestämmelsen har såsom framgår av att ordet »bör» användes karaktären av en rekommendation.

I motionerna yrkas att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att den nämnda rekommendationen ersätts av en tvingande bestämmelse.

Vägtrafikförordningens rekommendation om gåendes utrustning i mörker har tillkommit på riksdagens initiativ och stadgandet trädde i kraft den 1 januari 1961. Därefter har vid flera riksdagar väckts motioner rörande frågan om att ersätta stadgandet med en tvingande bestämmelse. Riksdagen har dock avslagit motionerna. En inom trafiksäkerhetsverket tillsatt arbetsgrupp med uppgift att utreda de rättsliga och praktiska möjligheterna att föreskriva obligatorisk användning av bl. a. reflexanordning för gående har, såsom närmare framgår av vad ovan anförts, i ett utlåtande år 1969 kommit

till den slutsatsen att någon i författning under straffansvar stadgad skyldighet att använda reflexanordning icke bör föreskrivas. Däremot har arbetsgruppen funnit den i vägtrafikförordningen intagna rekommendationen värdefull. Arbetsgruppen har även framhållit det synnerligen angelägna i att upplysning och propaganda om reflexanordningarnas betydelse bedrivs på ett så effektivt sätt som möjligt.

Tillgängliga undersökningar visar att alla de ansträngningar som gjorts i syfte att förmå de gående att bättre utmärka sig under mörker haft ringa effekt. Utskottet vill därför understryka vikten av att propagandaverksamheten bedrivs med all kraft. Frågan om den författningsmässiga regleringen av ämnet har emellertid — som utskottet även påpekat i tidigare sammanhang — kommit i ett annorlunda läge genom att Nordisk vägtrafikkommitté i sitt betänkande med förslag till enhetliga nordiska regler rörande vägtrafikanternas uppträdande i trafiken inte ansett sig kunna förorda att trafikreglerna innehåller bestämmelser som har karaktären av rekommendationer. Enligt kommitténs mening kan det inte heller komma i fråga att göra den nu aktuella regeln tvingande. Kommittén har för sin del ansett att problemet bör lösas propagandavägen. Ett stort antal remissinstanser har emellertid påyrkat att en bestämmelse, likartad med den som nu finns i vägtrafikförordningen, intages i författningstexten. Inom vägtrafikkommittén pågår nu en bearbetning av de avgivna remissvaren. Frågan torde få prövas i hela sin vidd i samband med att ställning tas till kommitténs slutgiltiga förslag.

Med hänsyn till det läge, vari frågan sålunda befinner sig, är någon riksdagens åtgärd i anledning av motionerna inte påkallad.

Utskottet hemställer

att följande motioner, nämligen

A. I: 418;

B. I: 908 och II: 1043; samt

C. II: 1065

icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 18 februari 1970

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK GREBÄCK

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Svante Kristiansson (s), Åkesson (fp), Ebbe Ohlsson (m)*, Nils-Eric Gustafsson (cp)*, Erik Jansson (s), Ernulf (fp), fru Landberg (s), och herr Arne Carlsson (s);

från andra kammaren: herrar Grebäck (cp), Svenning (s), Ekström (s), Tobé (fp), Hedin (m), fröken Anderson (s), herrar Franzén i Träkumla (cp)* och Johnsson i Blentarp (s).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.