

Nr 109

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående vissa trafik-
säkerhetsfrågor; given Stockholms slott den 20 mars
1970.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogat förslag till kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen (1951: 648).

Enligt Vårt nådiga beslut:

GUSTAF ADOLF

Bengt Norling

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att den allmänna skyldigheten att inställa motorfordon och vissa släpvagnar till kontrollbesiktning utsträcks att gälla fordon som är två år gamla. Ambulansfordon och vissa brandfordon skall enligt förslaget inställas till kontrollbesiktning inom sex månader efter närmast föregående besiktning. Bussar som används vid skolskjutsning likställs med fordon som används i yrkesmässig trafik för personbefordran och skall således kontrollbesiktigas redan inom ett år efter den första besiktningen. De nya bestämmelserna avses träda i kraft den 1 januari 1971. I fråga om skolskjutsningen lämnas i övrigt en redogörelse för planerade åtgärder som syftar att öka säkerheten för elever vid sådan skjutsning.

Propositionen innehåller vidare förslag om bemyndigande för Kungl. Maj:t att vid behov och under i propositionen närmare angivna förutsättningar förbjuda trafik med tyngre lastbilar med eller utan tillkopplat fordon. Möjligheten att införa förbud tar främst sikte på större helger, mera trafikbelastade veckoslut under semesterperioder och liknande.

Förslag
till
Kungörelse
om ändring i vägtrafikförordningen (1951: 648)

Härigenom förordnas i fråga om vägtrafikförordningen (1951: 648)¹, dels att 24 § 1 mom och 67 § skall ha nedan angivna lydelse, dels att i förordningen skall införas en ny paragraf, 54 a §, av nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

24 §.

1 m o m. Registrerat motorfordon eller registrerat släpfordon, som är inrättat uteslutande för brandväsendet eller för transport av sårade eller sjuka eller som användes uteslutande för brandväsendet och är försett med beteckning därom, *så ock registrerat motorfordon, som användes för övningskörning i trafikskola*, skall inom ett år efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningssman för besiktning, avseende kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning (k o n t r o l l b e s i k t n i n g). *Detsamma gäller registrerat motorfordon, som är inrättat för och drives med acetylen- eller gengas, framställd i ett på fordonet eller på tillkopplat släpfordon befintligt gasverk, så ock registrerat släpfordon, som uppbär sådant gasverk.*

Kontrollbesiktning skall jämväl ske av vissa fordon, som användas i sådan yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse, varom särskilt stadgas. För detta ändamål skall bil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, inom ett år efter närmast föregående besiktning, samt bil, som användes i uthyr-

1 m o m. Registrerat motorfordon eller registrerat släpfordon, som är inrättat uteslutande för brandväsendet eller för transport av sårade eller sjuka eller som användes uteslutande för brandväsendet och är försett med beteckning därom, skall inom sex månader efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningssman för besiktning, avseende kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning (k o n t r o l l b e s i k t n i n g). *Registrerat motorfordon, som användes för övningskörning i trafikskola, och registrerat motorfordon, som är inrättat för och drives med acetylen- eller gengas, framställd i ett på fordonet eller på tillkopplat släpfordon befintligt gasverk, så ock registrerat släpfordon som uppbär sådant gasverk, skall av ägaren inställas för kontrollbesiktning inom ett år efter närmast föregående besiktning.*

Kontrollbesiktning skall jämväl ske av vissa fordon, som användas i sådan yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse, varom särskilt stadgas. För detta ändamål skall bil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, inom ett år efter närmast föregående besiktning, samt bil, som användes i uthyr-

¹ Förordningen omtryckt 1967: 856.

(Nuvarande lydelse)

ningsrörelse, inom sex månader efter närmast föregående besiktning, av ägaren inställas hos besiktningsman.

Annat registrerat motorfordon och annan registrerad släpvagn än nu sagts skall, om fordonet är minst tre år gammalt, i den mån Konungen ej annorlunda förordnar årligen undergå kontrollbesiktning på tid, som bestämmes av Konungen eller den myndighet Konungen förordnar.

(Föreslagen lydelse)

ningsrörelse, inom sex månader efter närmast föregående besiktning, av ägaren inställas hos besiktningsman. Vad nu sagts om kontrollbesiktning av fordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, gäller i den utsträckning Konungen förordnar även annan bil eller annat släpfordon, som utan att brukas i uthyrningsrörelse användes för befordran av skolelev till eller från skola eller av barn till eller från barnstuga eller liknande.

Annat registrerat motorfordon och annan registrerad släpvagn än nu sagts skall tidigast från och med andra kalenderåret efter det då fordonet tillverkades årligen undergå kontrollbesiktning. Konungen eller den myndighet Konungen förordnar bestämmer när inställelse till sådan besiktning skall ske.

54 a §.

Konungen får för viss tid beträffande riket i dess helhet eller del därav meddela förbud mot trafik på allmän väg, gata eller annan allmän plats med lastbil, vars totalvikt överstiger 7,0 ton, eller lastbil och därtill kopplat fordon, vars sammanlagda totalvikt överstiger 7,0 ton. Utan hinder av sådant förbud gäller annan i denna förordning eller med stöd därav föreskriven, längre gående inskränkning i fråga om trafik med lastbil eller med lastbil och därtill kopplat fordon.

67 §.¹

Med dagsböter — — — — — som passagerare.

Med böter, — — — — — genom brott.

Befordras med fordon last i strid mot 54 § 1 mom. eller 57 § 1 mom., skall ägaren straffas med dagsböter, om han ej visar att han iakttagit vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen. Även föraren är

Brukas fordon i strid mot 54 § 1 mom. eller 57 § 1 mom., skall ägaren straffas med dagsböter, om han ej visar att han iakttagit vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen. Även föraren är förfallen till

¹ Senaste lydelse 1969: 683.

(Nuvarande lydelse)

förfallen till sådant straff, om han kände eller bort känna till hindret för fordonets brukande.

(Föreslagen lydelse)

sådant straff, om han kände eller bort känna till hindret för fordonets brukande. *Överträdes förbud, som meddelats med stöd av 54 a §, straffes föraren med dagsböter. Även ägaren är förfallen till sådant straff, om han ej visar att han iakttagit vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen.*

För medverkan — — — — — kap. brottsbalken.

Denna kungörelse träder i kraft, såvitt avser 24 § 1 mom., den 1 januari 1971 och i övrigt dagen efter den, då kungörelsen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i statsrådet på Stockholms slott den 20 mars 1970.

Närvarande:

Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, HOLMQVIST, ASPLING, LUNDKVIST, GEIJER MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN, MÖBERG, BENGTSSON, NORLING, LIDBOM, CARLSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter *vissa trafik-säkerhetsfrågor* och anför.

Inledning

I skrivelse den 17 oktober 1969 föreslår statens trafiksäkerhetsverk att den allmänna periodiska kontrollbesiktningen utsträcks till att avse också två år gamla fordon samt att fordon för brandväsendet och ambulanser skall inställas för kontrollbesiktning inom sex månader efter närmast föregående besiktning.

Yttranden över framställningen har efter remiss avgetts av rikspolisstyrelsen, socialstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, statens brandinspektion, AB Svensk Bilprovning, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Motorbranschens Riksförbund, Motororganisationernas Samarbetsdelegation, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening, Svenska kommunförbundet, Svenska landstingsförbundet, Svenska transportarbetareförbundet och Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation.

Skolskjutsutredningen (riksdagsmannen Rune Carlstein), som tillsattes år 1968, har den 25 juni 1969 avlämnat betänkandet Skolskjutsarna och trafiksäkerheten (SOU 1969: 26). Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av rikspolisstyrelsen, socialstyrelsen, statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, statens trafiksäkerhetsråd, skolöverstyrelsen — efter hörande av länskolnämnderna — ombudsmannen för näringsfrihetsfrågor, statens handikappråd, länsstyrelserna i Uppsala, Blekinge, Älvsborgs, Kopparbergs och Västerbottens län, De handikappades riksförbund, Motoror-

ganisationernas Samarbetsdelegation, NTF, Riksförbundet Hem och Skola, Svenska busstrafikförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska taxi-förbundet, Svenska transportarbetareförbundet och Sveriges elevers central-organisation.

Utöver frågorna om kontrollbesiktning och skolskjutsar vill jag i detta sammanhang även ta upp fråga om bemyndigande att vidta vissa inskränkningar i trafiken med tyngre lastbilar.

Kontrollbesiktning

Gällande rätt

Enligt 24 § 1 mom. första och andra styckena vägtrafikkungörelsen (1951:648) (VTF) sker periodisk kontrollbesiktning med olika tidsintervaller för skilda slag av fordon. Den kortaste tiden — inom sex månader efter närmast föregående besiktning — gäller för bil som används i uthyrningsrörelse. En ettårstid, beräknad på motsvarande sätt, är föreskriven för registrerat motorfordon eller registrerat släpfordon, som är inrättat utslutande för brandväsendet eller för transport av sårade eller sjuka eller som används utslutande för brandväsendet och är försett med beteckning om detta. Samma regel gäller för registrerat motorfordon, som används för övningskörning i trafikskola, för vissa fordon som drivs med acetylen- eller gengas samt för bil eller släpfordon som i yrkesmässig trafik används för personbefordran.

För annat registrerat motorfordon och annan registrerad släpvagn än nu sagts, dvs. för bl. a. lastbilar och privata personbilar, gäller 24 § 1 mom. tredje stycket VTF. Enligt detta författningsrum skall fordonet, om det är minst tre år gammalt, i den mån Kungl. Maj:t inte förordnar om annat, årligen undergå kontrollbesiktning på tid som bestäms av Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t förordnar. Enligt 54 a § vägtrafikkungörelsen (1951:743) (VTK) skall kontrollbesiktning enligt 24 § 1 mom. tredje stycket VTF ske första gången under tredje kalenderåret efter det år som i fordonets besiktningsinstrument eller typintyg anges som fordonets modellår. För fordon vars besiktningsinstrument eller typintyg saknar årsmodellangivelse gäller besiktnings skyldighet från och med det kalenderår vid vars början uppenbarligen minst tre år förflutit sedan fordonet tillverkats. Inställelse till kontrollbesiktning skall ske under en inställelsetermin som bestäms med ledning av sista siffran i fordonets registreringsnummer. Släpvagn skall dock inställas före varje kalenderårs utgång.

Om fordon vid kontrollbesiktning är i föreskrivet skick eller behäftat med fel av endast ringa betydelse från trafiksäkerhets- eller luftförorenings-synpunkt skall fordonet enligt 24 § 3 mom. VTF godkännas. Påpekande om föreliggande fel av ringa beskaffenhet sker dock. Är ett fordon däremot i så dåligt skick att det inte utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan nyttjas

vidare, skall körförbud meddelas. Företer fordon sådana brister att det inte kan godkännas men meddelas inte körförbud, skall fordonets ägare i stället föreläggas att avhjälpa bristerna och att inom viss tid inställa fordonet för ny kontrollbesiktning.

Vid registreringsbesiktning kan enligt 14 § 1 mom. andra stycket VTF meddelas körförbud eller föreläggande om ny besiktning av redan registrerat fordon i enlighet med bestämmelserna i 24 § 3 mom. VTF. Påpekande om fel av ringa beskaffenhet sker också vid sådan besiktning.

Bestämmelserna i 24 § 1 mom. tredje stycket VTF om allmän årlig kontrollbesiktning trädde i kraft den 1 januari 1965. I enlighet med statsmakternas beslut (prop. 1963: 91, 3LU 22, rskr 184 och prop. 1964: 132, 3LU 32, rskr 182) gällde bestämmelserna under första året fordon som var fem år gamla. Året därpå sänktes åldersgränsen till fyra år och fr. o. m. den 1 januari 1967 till tre år.

I samband med att den allmänna periodiska kontrollbesiktningen infördes bildades ett särskilt aktiebolag, AB Svensk Bilprovning, för att ombesörja denna. At bolaget anförtroddes samtidigt också annan kontrollbesiktning samt registrerings- och kopplingsbesiktning.

Trafiksäkerhetsverkets framställning

Verket framhåller att under de år Svensk Bilprovning utfört besiktningar av fordon har bolaget samlat en mycket rik erfarenhet om tillståndet hos de fordon som inställts för besiktning. Erfarenheterna gäller inte endast fordon äldre än tre år utan även yngre fordon, som skall undergå kontrollbesiktning årligen oavsett åldern eller som skall undergå registreringsbesiktning på grund av att fordonet ändrats. Av statistik, som upprättats inom bolaget, framgår att personbilar som är yngre än tre år i betydande omfattning är behäftade med fel som är av betydelse från trafiksäkerhetsynpunkt.

Utfallet av bolagets registreringsbesiktningar under år 1968 framgår av följande tabell. Med "visning" avses inställelse till ny besiktning efter föreläggande. (Personbilar år 1968)

Årsmo- dell	Bilar god- kända utan anmärkning		Bilar med anmärknin- gar						Summa	
			Godkända med påpe- kande		Godkända efter visning		Underkända			
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
1969	8 295	86,0	346	3,6	364	3,8	638	6,6	9 643	100
1968	21 484	79,0	2 232	8,2	1 088	4,0	2 383	8,8	27 187	100
1967	3 957	52,7	1 755	23,4	414	5,5	1 383	18,4	7 509	100
1966	2 083	34,8	1 875	31,3	292	4,9	1 744	29,1	5 994	100
—1965	7 736	21,1	13 487	36,7	1 181	3,2	14 311	39,0	36 715	100
Samtliga	43 555	50,0	19 695	22,6	3 339	3,8	20 459	23,5	87 048	100

Verket konstaterar att andelen bilar, som kunnat godkännas utan anmärkning, sjunker mycket kraftigt med tilltagande ålder och vid gränsen för besiktningsskyldighetens inträde är så låg som ca 35 %. Bortser man från fel som är av så ringa betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt att de endast föranleder ett påpekande, blir antalet godkända fordon givetvis högre men är trots allt endast ca 66 % för 1966 års modell. Omkring var tredje bil har därför varit behäftad med fel av så allvarlig natur att den underkänts eller godkänts först efter visning.

Under mars månad år 1968 blev sammanlagt 3 988 personbilar av årsmodellerna 1966—1968 registreringsbesiktigade vid Svensk Bilprovvnings bilprovvningsstationer. Av fordonen tillhörde 512 årsmodell 1966, 808 årsmodell 1967 och 2 668 årsmodell 1968.

Fordonen av 1968 års modell var till största delen fabriksnya. Vägmätarställningen på drygt 85 % av dessa fordon var under 100 mil med ett medelvärde av 13 mil. Bolaget har utfört en närmare analys av felen. Om man därvid bortser från bristfälligheter som är att hänföra till den ändring av fordonet, som föranlett registreringsbesiktningen — vilka bristfälligheter dock endast i ringa grad påverkat felfrekvensen — redovisas följande resultat. (Personbilar mars 1968)

Årsmodell	Godkända utan anmärkning		Godkända med anmärkning		Godkända efter visning		Underkända		Totalt	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
1966	213	41,6	144	28,1	10	2,0	145	28,3	512	100
1967	538	66,6	128	15,8	19	2,4	123	15,2	808	100
1968	2 311	86,6	129	4,8	64	2,4	162	6,1	2 668	100
1968 mätarställn. under 100 mil ..	2 013	87,9	85	3,7	55	2,4	137	6,0	2 290	100
dito över 100 mil ..	298	78,8	44	11,6	9	2,4	25	6,6	378	100

Av stort intresse är vidare följande sammanställning som visar den procentuella felfrekvensen hos olika för trafiksäkerheten betydelsefulla detaljer. (Personbilar år 1968)

Fordonsdetalj	Årsmodell				
	1966	1967	1968	1968 mätarställning	
				under 100 mil	över 100 mil
Strålkastare	19,9	15,5	7,0	6,0	11,1
Backspeglar	13,3	9,8	2,6	2,3	4,7
Färdbröms	11,7	4,3	1,4	1,4	1,6
Parkeringsbröms	10,7	3,2	0,5	0,4	1,3
Avgassystem	9,4	5,1	1,0	0,9	1,3
Framvagn	8,8	1,6	0,3	0,3	0,3
(Släpvagnskoppling) ¹	8,8	3,8	2,2	1,6	6,3
Styrinrättning	7,8	1,2	0,2	0,1	0,5
Elsystem	6,8	2,8	0,9	0,7	2,6
Hjul och däck	5,7	1,6	0	0	0

¹ Avser ej samtliga redovisade fordon.

Denna sammanställning visar enligt verket, att åtskilliga av de bilar som är så nya att de inte behöver kontrollbesiktigas haft allvarliga brister.

Mot bakgrunden härav framstår det som angeläget att nu besluta om en utvidgning av kontrollbesiktningen till att omfatta även fordon som är mindre än tre år gamla.

I detta sammanhang vill verket också understryka att den årliga kontrollbesiktningen visat sig ha stor betydelse för att få ett säkert underlag för bedömning av olika bilkonstruktioner från tillförlitlighets- och hållbarhetsynpunkt. Detta material har också kommit till användning såväl vid verkets utarbetande av nya standardkrav på bilar och typbesiktningen av nya bilar som inom bilindustrin. En utvidgning av kontrollbesiktningen till att omfatta även yngre bilar kommer att ge detta material en ökad betydelse.

Verket nämner också att flera av de mest motoriserade länderna i världen funnit det motiverat att ta in bilar för kontrollbesiktning redan efter ett år. Sålunda har 32 stater i USA periodisk besiktning som börjar med ett år gamla bilar. I de två länder som näst efter USA har den största biltätheten nämligen Australien och Nya Zeeland påbörjas den periodiska besiktningen efter ett resp. ett halvt år. I Västtyskland skall i princip personbilar kontrollbesiktigas vartannat år.

Under hänvisning till vad sålunda anförts föreslår verket, att den allmänna skyldigheten till kontrollbesiktning skall fr. o. m. den 1 januari 1971 utsträckas till att avse två år gamla fordon. Verket har övervägt om inte besiktningsskyldighet bör gälla redan efter ett år men har inte ansett tillräckliga skäl föreligga att f. n. utsträcka skyldigheten så långt.

Verket föreslår att 24 § 1 mom. VTF, i samband med den föreslagna skärpningen av kontrollbesiktningsskyldigheten för bilar i allmänhet, ändras så att fordon för brandväsendet och ambulanser skall inställas för kon-

trollbesiktning inom sex månader efter närmast föregående besiktning. Visst material föreligger som motiverar förslaget. Hos Svensk Bilprovning kontrollbesiktigades under första halvåret 1968 119 ambulanser av 1966 eller senare års modell. Utfallet framgår av följande sammanställning. Som jämförelse har medtagits motsvarande värden för personbilar.

Fordonsslag	Godkända		Underkända %	Totalt %
	utan anmärkning %	med påpekande %		
Ambulanser	24,4	53,8	21,8	100
Personbilar	46,6	42,2	11,1	100

Vidare utförde verket självt år 1968 en undersökning av ambulansers bromsegenskaper. Undersökningen omfattade 353 ambulanser och visade ingen anmärkningsvärt hög felprocent, då det gällde inbromsning med från början kalla bromsar. Sämre var förhållandena då det gällde fordonens bromsförmåga med uppvärmda bromsar där värdena visade stor spridning, särskilt för vissa fabrikat. Vid s. k. fading-prov enligt av ECE (Ekonomiska kommissionen för Europa) rekommenderat förfarande företedde 121 ambulanser eller 29 % bromsar som medförde alltför liten retardation per tidsenhet för att kunna godtas.

Remissyttrandena

Rikspolisstyrelsen, trafiksäkerhetsrådet, statens brandinspektion, Svensk Bilprovning, Motororganisationernas Samarbetsdelegation, NTF, Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening, Svenska kommunförbundet, Svenska landstingsförbundet och Svenska Transportarbetareförbundet tillstyrker att den allmänna skyldigheten till kontrollbesiktning utsträcks till att avse två år gamla fordon. *Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation* och *Biltrafikens Arbetsgivareförbund* vill inte motsätta sig att en på så sätt utvidgad kontrollbesiktningsskyldighet införs, om den bedöms som angelägen från trafiksäkerhetssynpunkt. *Motorbranschens Riksförbund* känner däremot tveksamhet inför förslaget och ifrågasätter om inte andra åtgärder bör prioriteras.

Svensk Bilprovning anför att verkningarna av den nuvarande kontrollbesiktningen är positiva i flera avseenden. Bris-ter när det gäller från trafiksäkerhetssynpunkt ytterst viktig utrustning såsom strålkastare, färdbroms m. m. påpekas för fordonsägaren och repareras. En utmönstring av de sämsta fordonen sker. Bolagets redovisningar av bl. a. förekommande svagheter hos olika bilfabrikat har ett betydande informationsvärde både för fabrikanter och generalagenter och för den bilägande

allmänheten, som därigenom kan stimuleras till ett mera noggrant och systematiskt underhåll av fordonen. Enligt en särskild undersökning som bolaget utfört synes den sannolika livslängden hos bilarna ha ökat sedan år 1965 utan att någon motsvarande ökning av de totala bilreparationskostnaderna har skett. En starkt bidragande faktor till detta torde vara att den periodiska besiktningen framtvingar ett förbättrat och regelbundet underhåll. *NTF* instämmer i de anförda synpunkterna och även *rikspolisstyrelsen* och *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening* uttalar att kontrollbesiktning visat sig fylla en väsentlig funktion. Föreningen framhåller därvid särskilt att redovisningen av besiktningens resultat sker på ett föredömligt sätt och otvivelaktigt utgör ett värdefullt komplement till biltillverkarens egen kvalitetsuppföljning.

Trafiksäkerhetsrådet anför att av tillgängligt material synes framgå att i genomsnitt var fjärde bil i trafik har så allvarliga fel att den kommer att underkännas vid nästa kontrollbesiktning. Felfrekvensen stiger kraftigt med stigande ålder på bilen vilket är anmärkningsvärt med hänsyn till att äldre bilar som regel underkastats kontrollbesiktning vid upp till fem olika tillfällen. Någon entydig tendens till minskning av underkännandefrekvensen för bilar av olika ålder synes inte föreligga mot slutet av perioden 1965—1969 jämfört med början av samma period. *Trafiksäkerhetsrådet* anser därför att det bör övervägas om inte kontrollbesiktningssystemet kan effektiviseras så att garanti skapas för att påpekanden i samband med besiktningsgodkännandet verkligen blir föremål för åtgärd. Vidare torde en allmän föreskrift om skyldighet att kontrollbesiktiga fordon som skadats i trafikolycka kunna ha en positiv effekt.

När det gäller förslaget att utsträcka den allmänna skyldigheten till kontrollbesiktning att avse två år gamla fordon anför *Svensk Bilprovning* att den av trafiksäkerhetsverket åberopade undersökningen, som avsåg i mars 1968 registreringsbesiktigade personbilar av 1966 års modell och som resulterade i att ca 58 % av bilarna fick anmärkning för olika slag av bristfälligheter, kan jämföras med senare undersökningar som bolaget utfört. Motsvarande procenttal utgjorde sålunda ca 60 % för de under första halvåret 1969 kontrollbesiktigade personbilarna. Bolaget har för att belysa beskaffenheten hos fordon som är yngre än tre år gjort en genomgång av besiktningens protokoll från kontrollbesiktningar under november 1969 av fordon av 1967 års modell. Dessa fordon omfattas av den årliga obligatoriska kontrollbesiktningen under år 1970 och har inställts till besiktning under första delen av inställetserminen. Den verkliga åldern på fordonen vid besiktningen kan ha varierat mellan två och ett halvt år och inte fullt tre och ett halvt år. Den relativa anmärkningsfrekvensen för denna fordonsgrupp utgjorde 46 %. Det finns emellertid anledning anta att gruppen innehåller fordon, som är bättre än genomsnittet för åldersklassen, och att

anmärkningsfrekvensen därför är något lägre än för fordon i allmänhet av samma ålder. Som jämförelse nämner bolaget att en av företaget utförd bearbetning av besiktningssprotokoll avseende under andra halvåret 1969 kontrollbesiktigade utryckningsfordon, fordon i yrkesmässig personbefordran samt uthyrningsfordon av 1967 års modell visade att drygt 60 % av dessa fordon fick anmärkning vid besiktning. Utfallet av besiktningssverksamheten anger sålunda klart att även nyare fordon i betydande utsträckning är behäftade med fel, som allvarligt kan inverka på fordonens trafiksäkerhet. *NTF* anför att av de fordonsdetaljer som har hög felfrekvens vid kontrollbesiktningarna visar exempelvis strålkastare, backspeglar och bromssystem klart förhöjda frekvenser redan efter två år. Det förtjänar framhållas att sådana fordonsdetaljer i hög grad har med trafiksäkerheten att göra. *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening* anför att de olägenheter som bilägarna kan förorsakas genom den utvidgade besiktningsskyldigheten väl torde kompenseras av att fordonet därigenom underhålls bättre. Bilägarnas merkostnad får anses överkomlig.

Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation anser sig däremot kunna tolka framlagda resultat så att förekomsten av flertalet redovisade anmärkningar inte har något påtagligt samband med det förhållandet att fordonets ålder vid första besiktningstillfället är två eller tre år. Det nuvarande kontrollbesiktningssystemet medför på sina håll olägenheter för den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Långa väntetider vid tidsbeställning väcker missnöje och i vissa fall blir färdvägen till en provningsstation som kan ta emot tunga lastbilar och släpvagnar lång. Trots att dessa problem kommer att öka vid en utvidgning av besiktningsskyldigheten vill organisationen inte motsätta sig förslaget om detta anses utgöra ett värdefullt steg framåt i trafiksäkerhetsarbetet. *Biltrafikens Arbetsgivareförbund* vill också framhålla att en utvidgad kontrollbesiktningsskyldighet kommer att medföra olägenheter för trafikföretagen. Förbundet vill dock inte, av samma skäl som Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation, sätta sig emot förslaget.

Motorbranschens Riksförbund anser att de resultat som från bl. a. trafiksäkerhetssynpunkt nåtts genom den årliga fordonskontrollen minst av allt kan undervärderas. Erfarenheten visar dock att denna kontroll inte eliminerar riskerna för att speciellt äldre fordon används trots att de har från trafiksäkerhetssynpunkt allvarliga defekter. Förbundet ställer sig därför tveksamt till om man vid en begränsad utbyggnad av verksamheten vid Svensk Bilprovning bör prioritera förslaget om kontrollbesiktning av två år gamla fordon. Förbundet vill i första hand föreslå en speciell undersökning av möjligheten och lämpligheten att alternativt införa tätare besiktningar än en gång per år för de äldsta kontrollobjekten.

Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening tar upp frågan om inte tiden för besiktningsskyldighetens inträde bör beräknas från dagen för första registrering och inte som f. n. ha det s. k. modellåret

som utgångspunkt. Numera finns dagen för första registrering antecknad på praktiskt taget alla besiktningsskyltdokument eller typintyg med undantag endast för fordon som är så gamla att någon tvekan inte kan råda om att de faller under besiktningsskyldigheten. Eftersom en bil av en viss årsmodell kan komma att registreras och tas i bruk först en avsevärd tid efter modellårets utgång, synes riktigare att beräkna inträdet av besiktningsskyldigheten från första registreringsdagen.

Förslaget att fordon för brandväsendet och ambulanser skall inställas för kontrollbesiktning inom sex månader efter närmast föregående besiktning tillstyrks av rikspolisstyrelsen, socialstyrelsen, trafik-säkerhetsrådet, Svensk Bilprovning, Motorbranschens Riksförbund, Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening, NTF och Svenska Transportarbetareförbundet. Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation och Biltrafikens Arbetsgivareförbund lämnar förslagen utan erinran.

Statens brandinspektion och Svenska kommunförbundet avstyrker däremot förslaget. Svenska landstingsförbundet tar inte någon ställning men anser att det redovisade underlaget för lagstiftning i enlighet med förslaget är otillräckligt.

Rikspolisstyrelsen, Svensk Bilprovning och Motorbranschens Riksförbund anför att de stora krav man måste ställa på utryckningsfordon som i vissa avseenden torde vara utsatta för större påfrestningar än andra fordon motiverar den föreslagna utvidgningen av kontrollbesiktningsskyldigheten. Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening anför liknande synpunkter men framhåller att kontrollbesiktningen självfallet inte kan ersätta fordonsägarens ansvar för regelbundet underhåll som i och för sig måste ske med tätare intervall än sex månader.

Vad gäller ambulanser anför rikspolisstyrelsen och Svensk Bilprovning att den anmärkningsvärt höga felfrekvensen hos ambulanser utgör ett starkt skäl för att genomföra förslaget.

Socialstyrelsen föreslår att ambulans som varit inblandad i trafikolycka alltid skall kontrollbesiktigas innan den ånyo får brukas för sitt ändamål.

Statens brandinspektion och Svenska kommunförbundet anser att det är tveksamt om ambulansernas trafiksäkerhet skulle öka genom tätare kontrollbesiktningar. Det kan ifrågasättas om inte de brister beträffande trafiksäkerheten som förekommit borde ha upptäckts redan vid typ- eller registreringsbesiktning. I stället för ökad kontrollbesiktningsskyldighet föreslår därför dessa remissinstanser noggrannare typ- eller registreringsbesiktning.

Enligt Svenska landstingsförbundet är underlaget för trafiksäkerhetsverkets förslag beträffande ambulanser inte tillräckligt. Säkerhetskrav bör formuleras så att de kan tillgodoses redan vid typ- eller registreringsbesiktning. Normer för fordonens grundkonstruktion och utrustning bör utformas och fastställas. Mot bakgrund av vad som förevarit finner förbundet angeläget

att utvecklingen av sådana normer påskyndas. En dubbling av antalet kontrollbesiktningar kan visserligen ge underlag för specifikation av olika krav men detta torde kunna åstadkommas i annan mindre tidskrävande ordning.

Statens brandinspektion anför att långt ifrån alla fordon för brandväsendet är utryckningsfordon. En skärpning av skyldigheten att inställa fordon för kontrollbesiktning bör i vart fall omfatta endast utryckningsfordonen. När det gäller brandfordon över huvud taget vill emellertid brandinspektionen framhålla att sådana fordon normalt årligen endast framförs korta sträckor. Några olyckshändelser i vilka brandfordon varit inblandade till följd av konstruktionsfel e. d. är inte kända. Eventuellt skärpta krav vid registreringsbesiktning samt den årliga kontrollbesiktningen torde vara fullt tillfredsställande från trafiksäkerhetssynpunkt. *Svenska kommunförbundet* har samma inställning och anför att trafiksäkerhetsverket inte framlagt någon statistik som visar på behov av skärpt kontrollbesiktning av brandfordon. De årliga körsträckorna för brandfordon är mycket korta, i genomsnitt uppskattningsvis 200 mil per fordon. Brandfordonen vårdas dessutom i regel omsorgsfullt.

Om utökad skyldighet att kontrollbesiktiga fordon införs är det enligt flera remissinstanser av stor vikt att *Svensk Bilprovning* har tillräckliga resurser för detta, så att väntetider och därmed förenade kostnader inte behöver uppkomma. Synpunkter av sådant slag anföras av *Motororganisationernas Samarbetsdelegation*, *Svenska landstingsförbundet* och *Biltrafikens Arbetsgivareförbund*.

Svensk Bilprovning anför att bolaget f. n. förfogar över 156 bilprovningstationer på 149 orter. Flertalet av anläggningarna är dimensionerade för större besiktningsskyldigheter än de nuvarande. På några orter är emellertid lokalerna av sådan beskaffenhet från kapacitetssynpunkt, att en utökning av desamma redan är planerad. Bolaget räknar med att nybyggnad eller ombyggnad blir aktuell under de närmaste åren på ett 20-tal orter. Särskilda åtgärder på anläggningssidan är därför inte nödvändiga vid en utökning av besiktningsskyldigheten i enlighet med trafiksäkerhetsverkets förslag. Ökningen av antalet besiktningar i samband med genomförandet har bolaget beräknat till ca 10 %. Vissa av de redan planerade utbyggnaderna måste emellertid tidigareläggas ett eller två år, om förslaget till utvidgad besiktningsskyldighet genomförs den 1 januari 1971. Bolaget beräknar således att ombyggnad eller nybyggnad av nio bilprovningstationer måste komma till utförande tidigare än vad som ursprungligen avsetts. Några praktiska eller ekonomiska svårigheter att genomföra denna åtgärd bedömer bolaget inte föreligga. En förutsättning härför är att slutligt beslut i frågan kan fattas under första halvåret 1970. Byggnadskostnaderna för dessa nio anläggningar har beräknats till ca 11 milj. kr. Härtill kommer kostnaderna

för teknisk utrustning, som kan uppskattas till ca 1,5 milj. kr., och för vilken likaledes en tidigareläggning av anskaffningen med ett å två år blir nödvändig. Den ökade besiktningensvolymen, som blir en följd av förslagets genomförande, kräver viss utökning av besiktningsspersonalen. Denna består f. n. av ca 580 bilprovare och 375 besiktningssmän. Det ökade behovet av teknisk personal vid bilprovningstationerna har bolaget beräknat till ca 6 %, eller ca 60 man. Dessutom kan viss mindre förstärkning av den administrativa personalen visa sig nödvändig. Några svårigheter att rekrytera och utbilda erforderlig personal torde enligt bolagets bedömning inte föreligga. En utvidgad kontrollbesiktning för brandfordon och ambulanser påverkar endast obetydligt den totala besiktningensvolymen och medför således inte några kapacitetssvårigheter.

Inskränkningar i trafik med tyngre lastbilar

I en del länder har införts förbud mot viss lastbilstrafik under hårt trafikerade veckoslut. Så har skett i bl. a. Västtyskland, Österrike, Frankrike, Schweiz och Italien.

I Västtyskland tillämpades veckoslutsförbudet första gången under år 1969. Förbudet gällde de fem veckosluten under tiden den 27 juni till den 27 juli, fredagar klockan 15.00—22.00, lördagar klockan 6.00—24.00 och söndagar klockan 0.00—22.00. Förbudet omfattade lastbilar med 7,5 tons totalvikt och däröver jämte släpvagn och hänförde sig till närmare angivna större vägar.

Jämförelser med tidigare år, då förbud inte gällt, visar att framkomligheten ökat genom att trafiken blivit mer störnings- och stockningsfri och att antalet svåra olyckor minskat. Nämnas bör att antalet dödsoffer minskat med 11 % under förbudstiden (i delstaten Hessen, den enda från vilken definitiv statistik föreligger). Preliminära siffror från andra delstater ger minskning av samma storleksordning i antalet förolyckade, detta trots högre trafikvolym. Några större problem i fråga om varutillförsel m. m. har inte noterats. Erfarenheterna är så goda att man för sommaren 1970 planerar en utvidgning av veckoslutsförbudet.

I Österrike, där man har förbud mot viss lastbilstrafik lördagar efter klockan 15.00 och söndagar, uppges restriktionerna ha fungerat väl. Intrycket är att förbudet bidragit till större framkomlighet och säkerhet i trafiken utan att ha gett anledning till några försörjningssvårigheter.

Också i Frankrike, där vissa i olika delar av landet varierande restriktioner i lastbilstrafiken tillämpats, är erfarenheterna så goda att man avser att fortsätta. Man undersöker möjligheterna att skapa restriktioner som överensstämmer med grannländernas, framför allt Västtysklands.

Även i vårt land har frågan om förbud mot lastbilstrafik vissa veckoslut i olika sammanhang aktualiserats.

Olycksstatistiken visar att de tunga lastbilarnas delaktighet i trafikolyckor är väsentligt större än deras andel i fordonsparken och att de tunga lastbilarnas delaktighet i dödsolyckor är väsentligt större än personbilarnas i förhållande till trafikarbetet.

I diskussionen har särskilt framhållits att under högtrafiktider vid veckosluten sommartid och vid större helger personbilstrafiken är särskilt stark. Vid sådana högtrafiktider leder en uppblandning av personbilstrafiken med en mera långsamtgående trafik av framför allt tyngre lastbilar och lastbilskombinationer till påtagliga störningar. Minskad framkomlighet, trafikstockningar och trafikolyckor blir ofta följden.

Frågan om eventuella förbudsåtgärder i vårt land måste ses mot bakgrunden av väntad trafikutveckling. Prognoserna visar på en fortsatt kraftig ökning av bilparken. Fjärrtransporterna med lastbil har beräknats kommat att i genomsnitt tre- eller fyrfaldigas under perioden 1966—1985, medan närtransporterna beräknas fyr- eller femfaldigas. Det ökade transportarbetet åstadkommes genom insättande av större lastbils- och släpvnagnsenheter, större årliga körlängder, större antal enheter och ett effektivare utnyttjande av lastförmågan.

På personbilssidan har man f. n. en genomsnittlig årlig trafikökning av drygt 5 %. I fråga om denna ökning bör märkas att den är större på starkare trafikerade vägar, framför allt på riksvägarna. Den ökade fritiden och högre standarden leder till att personbilstrafiken under helger och veckoslut ökar kraftigare än den genomsnittliga. Mot bakgrund av de sålunda bedömda tendenserna inom trafikutvecklingen kommer de problem som här behandlats att allt mer accentueras.

Vissa åtgärder har vidtagits för att på frivillighetens väg minska friktionerna mellan lastbilstrafiken och personbilstrafiken. Bl. a. har Svenska Åkeriförbundet och senare Landsvägstrafikens Samarbetsdelegation — som består av representanter för Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Svenska Transportarbetareförbundet, Svenska Åkeriförbundet, AB Svenska Godscentraler, ASG:s Transportörsförening, AB Godstrafik & Bilspedition och Bilspeditionens Transportörsförening — rekommenderat företag och anställda att undvika körningar på söndagar och vid veckoslut. Senast inför påsken 1970 har samarbetsdelegationen utfärdat en sådan rekommendation. I rundskrivelsen som åtföljer rekommendationen anges att rekommendationen, som i första hand motiveras av den instundande påskhelgen, därjämte har karaktären av mera generella riktlinjer för den berörda lastbilstrafiken under helger och veckoslut. Dessa riktlinjer kan, sägs det vidare, när så visar sig nödvändigt, kompletteras med särskilda tilläggsrekommendationer avseende förhållandena under semesterperioder och större helger etc.

Enligt 61 § 1 mom. VTF kan trafiknämnd utfärda trafikreglerande föreskrifter av olika slag beträffande viss allmän väg, gata eller annan allmän plats eller beträffande samtliga dylika vägar inom nämndens verksamhetsområde. Nämnden kan sålunda bl. a. meddela förbud mot viss trafik, ge föreskrift om inskränkning av trafiken beträffande fordon av visst slag eller fordon med last av viss beskaffenhet eller föreskriva andra särskilda åtgärder för reglering av trafiken. Länsstyrelsen kan utan hinder av dessa bestämmelser meddela tillfälliga föreskrifter som fordras på grund av tjällossning och andra liknande förhållanden. Dispenser kan ges enligt särskilda regler.

Straffet för överträdelse av lokal trafikföreskrift är enligt 68 § böter, högst 500 kr., om det inte är fråga om överträdelse av bl. a. förbud mot trafik med motordrivet fordon, vilket straffas med dagsböter.

Av visst intresse kan vara att beröra vissa andra bestämmelser i VTF. I 54 § 1 mom. ges bestämmelser om det högsta axel- eller boggitryck eller den högsta bruttovikt som ett motorfordon får ha för att få användas på allmän väg, gata eller annan allmän plats. Dessa bestämmelser har getts i första hand för att hindra direkta skador på vägnätet. I 57 § 1 mom. ges förbud mot att befordra last som väger mer än vad som för fordon eller därtill kopplat fordon fastställts som dess maximilast. Har maximilasten eller det för färd på vägen högsta tillåtna axel- eller boggitrycket överskridits får polisman under vissa förutsättningar hindra fortsatt färd. Straffbestämmelserna för brott mot 54 § 1 mom. och 57 § 1 mom. ges i 67 § tredje stycket. Ägaren av fordonet straffas med dagsböter, om han inte kan visa att han iakttagit vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen. Även föraren är förfallen till sådant straff, om han känt till eller bort känna till hindret för fordonets brukande. Den som medverkar till gärning som nu sagts kan dömas till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

Skolskjutsning

Kostnaderna för skolskjutsning bestrids av vederbörande kommun. För anordnandet av skolskjutsningen svarar närmast skolstyrelserna. I den mån man som skolskjuts använder bil, som jämte förare tillhandahålls mot ersättning, är förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (YTF) tillämplig beträffande använda fordon och rätten att föra dessa. Likaså gäller olika med stöd av YTF utfärdade föreskrifter. Även i fråga om kontrollbesiktning finns särskilda bestämmelser för fordon som används för yrkesmässig personbefordran. Sådan skolskjutsning som bedrivs av kommun i egen regi faller emellertid utanför dessa bestämmelser.

Av de bestämmelser som gäller yrkesmässig trafik kan här nämnas föl-

jande. I syfte att förbilliga skolskjutsningen har dåvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdat särskilda föreskrifter, som innebär undantag från eljest gällande normer för bestämmande av det högsta antal passagerare som får transporteras med bil i yrkesmässig trafik. Enligt dessa föreskrifter, som bygger på ett system med poängberäkning, kan fler barn få transporteras med en bil i samband med skolskjutsning än vad som eljest är medgivet. Enligt en särskild kungörelse (1958:257) får personbil användas för yrkesmässig trafik endast om den är försedd med mellanvägg av splitterfritt glas. I de fall personbil nästan uteslutande används för skolskjutsning kan ges dispens från denna föreskrift. Beträffande skolskjuts gäller enligt anvisningar av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att dörrlås, som ej manövreras från förarplatsen, bör kompletteras med sådan säkerhetsanordning att dörren inte kan öppnas ofrivilligt. Om sådan anordning inte finns, skall dörrlåshandtagen vara så anordnade invändigt att låsen kan öppnas endast för tryck uppåt. Enligt samma anvisningar skall skolskjuts såväl framtill som baktill vara försedd med löstagbar skylt av särskilt föreskrivet utseende.

Vidare skall nämnas att YTF (25 och 27 §§) innehåller bestämmelser om särskild prövning av fordon och särskilda kompetenskrav för förare i yrkesmässig trafik. I fråga om rätten att föra fordon i sådan trafik har år 1967 (prop. 1967: 55, 3LU 31, rskr 209) antagits nya principer, men tiden för genomförandet av dessa har ännu inte fastställts. Enligt 24 § 1 mom. andra stycket VTF skall fordon, som används för yrkesmässig personbefordran, kontrollbesiktigas varje år oavsett ålder.

Utredningen föreslår eller rekommenderar en rad olika åtgärder med syfte att öka trafiksäkerheten i samband med skolskjutsning. Av dessa kan här nämnas följande.

Utredningen rekommenderar att frågorna om skolskjutshållplatsernas placering, utformning, utmärkning och underhåll ägnas tillräcklig uppmärksamhet av bl. a. skolstyrelser och väghållare. I fråga om planeringen av skolgårdarna med hänsyn till skolskjutsarna betonas vikten av att man i största möjliga utsträckning åstadkommer trafikseparering. Utredningen framhåller också betydelsen av att skolan medverkar till att ordningen kring skolskjutsarna upprätthålls och till att eleverna, när så anses lämpligt, får bestämda platser i sin skolskjuts. Vidare understryker utredningen betydelsen av att skolmyndigheterna planerar skolskjutsverksamheten i samråd med andra kommunala organ, som kan ha intresse av transporter. Utredningen anser också att en intensifierad undervisning för eleverna om vad som skall iaktas i samband med skolskjutsning är av värde.

I betänkandet föreslås att bestämmelserna om fordon i yrkesmässig trafik skall tillämpas beträffande alla fordon som huvudsakligen används för skolskjutsning. Andra förslag är att vänsterdörrarna på skolskjuts skall va-

ra effektivt spärrade under själva transporten och att mellanvägg skall vara borttagen i taxibil, som huvudsakligen används för transport av skolbarn. Användandet av säkerhetsbälte bör vara obligatoriskt för framsättespassagerare och minimiåldern för sådan passagerare bör vara tio år. I fråga om utmärkningen av skolskjutsar föreslår utredningen en undersökning av lämplig expertis. Särskilda bestämmelser om hastighetsbegränsning eller stopplikt anses inte påkallade.

Det bör enligt utredningen åligga förare av skolskjuts att stiga ur fordonet och se till att passagerare, som lämnar skjutsen, inte korsar vägen förrän detta är riskfritt. Föraren bör också vara skyldig att ta del av den trafiksäkerhetsinformation som lämnas i fråga om skolskjutsning.

Möjligheterna för föräldrar och andra att mot ersättning utföra kompletterande skolskjuts bör enligt utredningen förbättras genom att kungörelsen (1968: 462) med vissa bestämmelser om kompletteringstrafik med personbil görs tillämplig beträffande sådan skolskjuts. Förslaget innebär ett undantag från föreskrifterna i YTF om särskild prövning av fordon och förare i yrkesmässig trafik. Slutligen föreslår utredningen att möjligheterna att använda buss som taxi skall förbättras.

Remissorganen är i huvudsak positivt inställda till utredningens förslag och rekommendationer. I många yttranden framhålls angelägenheten av att åtgärder vidtas för att öka säkerheten för barnen i samband med skolskjutsning. När det gäller frågan om skyldighet för föraren att övervaka barnen, t. ex. när de skall passera vägen efter att ha stigit av skolskjuts, reser dock flera remissorgan invändningar. Bland de andra synpunkter som förs fram i anslutning till utredningens rekommendationer kan nämnas trafiksäkerhetsverkets uttalande, att bestämmelserna om kontrollbesiktning av fordon i yrkesmässig trafik bör gälla i fråga om alla fordon som används för skolskjutsning. Statens handikappråd och De handikappades riksförbund för fram en rad påpekanden och förslag som gäller transport av handikappade skolbarn. Även socialstyrelsen påpekar att sådana transporter kräver särskilda åtgärder.

Departementschefen

Kontrollbesiktning

Den allmänna årliga kontrollbesiktningsskyldigheten gäller fr. o. m. år 1965 och avsåg under första året fordon som var fem år gamla. Året därpå sänktes åldersgränsen till fyra år och fr. o. m. den 1 januari 1967 till tre år. Kontrollbesiktningsskyldigheten hade då fått den omfattning som regering och riksdag förutsatte när bestämmelserna infördes.

De erfarenheter som vunnits under de gångna åren visar att den allmänna kontrollbesiktningen haft stor betydelse i trafiksäkerhetsarbetet. Av ytt-

randet från Svensk Bilprovning framgår att anmärkningar vid besiktningen till betydande del avser fordonsdetaljer som är väsentliga från trafik-säkerhetssynpunkt, t. ex. strålkastare och bromsar. Anmärkningarna för-anleder i de flesta fall att felen blir avhjälpna och fordonen godkända vid förnyad besiktning. I andra fall blir följderna att en sanering av landets for-donspark kommer till stånd i och med att de sämsta fordonen blir ut-mönstrade. Praktiskt taget samtliga övriga remissinstanser är också av upp-fattningen att den årliga kontrollbesiktningen i väsentlig grad höjer trafik-säkerhetsstandarden hos fordonsparken. De i viss mån kritiska synpunk-ter och de förslag till förbättringar som trafiksäkerhetsrådet lägger fram synes knappast vara av den art att de kan föranleda några åtgärder inom det nuvarande systemets ram. Frågan om att åstadkomma en garanti för att påpekande i samband med besiktningsgodkännande verkligen blir före-mål för åtgärd prövades sålunda under förarbetena till nu gällande regler men ansågs inte möjlig att lösa (se prop. 1964: 132 s. 26 och 61). De syn-punkter som då anlades torde alltså ha giltighet. Inte heller synes möj-ligt med hänsyn till bl. a. övervakningssvårigheterna och andra praktiska problem att utan grundliga överväganden införa skyldighet att inställa for-don som skadats vid trafikolycka för kontrollbesiktning.

Svensk Bilprovning omfattande besiktningens verksamhet har också med-fört, att det i takt med den ökande tillgången på statistiskt primärmaterial blivit möjligt att lämna en alltmer detaljerad redovisning av den svenska fordonsparkens tillstånd från trafiksäkerhetssynpunkt. Den positiva bety-delsen av detta har betonats av flera remissinstanser.

Som framgår av det material som trafiksäkerhetsverket åberopat och av vad Svensk Bilprovning anfört i sitt remissyttrande har den statistiska redovisning som skett av undersökningsresultaten vid registreringsbesikt-ning klart ådagalagt att också fordon som är yngre än tre år i betydande utsträckning är behäftade med fel som allvarligt kan inverka på fordonens trafiksäkerhet. Av personbilar av 1966 års modell som registreringsbesik-tigades under år 1968 kunde sålunda endast 34,8 % godkännas utan an-märkning, medan 29,1 % måste helt underkännas. Motsvarande procent-satser för 1967 års modell var 52,7 resp. 18,4. Uteblivet godkännande har i vissa fall kunnat bero på fel som uppstått i samband med den ändring som föranlett registreringsbesiktningen. För mars månad 1968 har resultaten redovisats med bortseende från sådana fel som därvid visar sig ha spelat en obetydlig roll. De av Svensk Bilprovning redovisade undersökningsre-sultaten från olika slag av besiktningar år 1969 ger också belägg för att hälften eller fler (46,6—60 %) av bilar i åldern två till tre år är behäf-tade med sådana fel att de inte utan anmärkning kan godkännas eller måste underkännas.

Det anförda ger klart vid handen, att trafiksäkerhetsverkets framställ-ning är väl underbyggd från trafiksäkerhetssynpunkt. Med något enstaka

undantag tillstyrker remissinstanserna också förslaget. Enligt min uppfattning är det angeläget att den föreslagna reformen genomförs så snart som möjligt.

Såsom vissa remissinstanser anfört är en förutsättning för att kontrollbesiktningsskyldigheten skall kunna utvidgas att Svensk Bilprovning har tillräckliga resurser för detta. Av bolagets remissyttrande framgår att man beräknar ökningen av antalet besiktningar till 10 %. Denna ökning föranleder enligt bolagets bedömning inte några särskilda åtgärder på anläggningssidan, utöver att redan förut planerade utbyggnader i vissa fall måste tidigareläggas ett eller två år. En sådan ändring av planerna väntas dock inte medföra några praktiska eller ekonomiska problem. Bolaget beräknar att personalstyrkan måste ökas med omkring 60 man. Några svårigheter att rekrytera och utbilda denna personal torde inte uppstå. Det anförda ger vid handen att den föreslagna utvidgningen av kontrollbesiktningsskyldigheten utan svårighet låter sig genomföras.

Jag förordar att skyldigheten att inställa fordon som avses i 24 § 1 mom. tredje stycket VTF till kontrollbesiktning utvidgas till att gälla också fordon som är två år gammalt. Hur fordonets ålder skall bestämmas bör anges på samma sätt som hittills i 54 a § VTK. Av 24 § 1 mom. tredje stycket VTF bör framgå att kontrollbesiktning första gången skall ske tidigast under andra kalenderåret efter det då fordonet tillverkades.

När det gäller utryckningsfordon såsom ambulanser och brandfordon har man anledning att ställa särskilda krav i fråga om fordonens beskaffenhet och utrustning. Detta sammanhänger med de företräden i fråga om hastigheter och i andra hänseenden som tillkommer utryckningsfordonen och som — då de utnyttjas — leder till dels särskilda påfrestningar för fordonen själva, dels betydande ingrepp i trafikens normala gång på ett sätt som skapar faromoment av olika slag.

Sedan det i olika sammanhang konstaterats att ambulansfordonen inte alltid uppfyller de krav som bör ställas på dem och då det allmänt sett är angeläget att tillräckliga garantier skapas för att utryckningsfordon över huvud är i ett tillfredställande skick uppdrog Kungl. Maj:t den 12 september 1969 åt trafiksäkerhetsverket att utreda behovet från trafiksäkerhets synpunkt av särskilda föreskrifter om utryckningsfordonens beskaffenhet och utrustning och av skärpta bestämmelser om fortlöpande kontroll av sådana fordon.

Trafiksäkerhetsverket har i sin framställning anfört att det finns visst material som talar för att det är motiverat med en tätare kontrollbesiktning av fordon för brandväsendet och av ambulanser än som nu sker. Verket föreslår att sådana fordon i fortsättningen skall inställas för kontrollbesiktning sex månader efter närmast föregående besiktning.

Förslaget har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av samtliga remissinstanser utom tre. Mot bakgrund av de särskilda förhållanden under vilka brand- och ambulansfordon används finner jag goda skäl tala för att den föreslagna utvidgningen av kontrollbesiktningsskyldigheten införs. De tre remissinstanser som har erinringar mot förslaget anser bl. a., att en noggrann typ- eller registreringsbesiktning enligt klara föreskrifter skulle leda till bättre resultat än en utvidgad kontrollbesiktningsskyldighet. Enligt min mening torde både tätare kontrollbesiktningar och noggrann typ- eller registreringsbesiktning utgöra verkningfulla medel för att göra utryckningsfordonen så trafiksäkra som möjligt. Hur noggranna typ- och registreringsbesiktningarna än görs krävs det emellertid att föreskrifterna om dessa fordons beskaffenhet och utrustning är tillfredsställande. Som jag nyss nämnt har trafiksäkerhetsverket i uppdrag att utreda behovet av särskilda föreskrifter i dessa hänseenden. Först när resultatet av den utredningen föreligger kan ställning tas till därmed sammanhängande frågor om typ- eller registreringsbesiktning.

Jag anser, att en utvidgad kontrollbesiktning bör omfatta de ambulanser och brandfordon som redan enligt gällande bestämmelser är föremål för en strängare reglering i kontrollbesiktningshänseende än vanliga motorfordon och släpfordon. Jag är däremot inte beredd att nu förorda att ambulans som varit inblandad i trafikolycka på grund därav skall kontrollbesiktigas.

Svensk Bilprovning har förklarat att den ökning av besiktningens volym som förslaget i denna del innebär inte förorsakar några svårigheter.

Jag förordar att 24 § 1 mom. första stycket VTF ändras så, att registrerat motorfordon och registrerat släpfordon som är inrättat uteslutande för brandväsendet eller för transport av sårade eller sjuka eller som används uteslutande för brandväsendet och är försett med beteckning därom skall inställas för kontrollbesiktning inom sex månader efter närmast föregående besiktning.

De föreslagna ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 1971.

Jag kommer i det följande vid behandlingen av skolskjutsningen att ta upp ytterligare en fråga om kontrollbesiktning.

Inskränkningar i trafik med tyngre lastbilar

Fordonsparkens snabba tillväxt ökar trängseln på vägarna. Lastbilstrafikens långsammare trafikrytm skapar härvid speciella problem. Särskilt vid högtrafiktider har blandningen av lastbilar och personbilar visat sig menligt påverka såväl framkomlighet som säkerhet i trafiken. Mot bakgrunden härav har i vissa länder genomförts inskränkningar i lastbilstrafiken under tider då hård belastning av vägarna kan förväntas. Förbud, utformade på olika sätt, har införts i bl. a. Frankrike, Västtyskland och

Österrike. Med hänsyn bl. a. till lastbilstrafikens nyttobetonade karaktär har förbuden i princip hänförs till veckoslut och helgdagar.

Också i Sverige har frågan om inskränkningar i lastbilstrafiken diskuterats. Som skäl för att införa förbud under hårt trafikerade veckoslut och helgdagar har åberopats statistiska uppgifter om lastbilarnas olycksbenägenhet och de konsekvenser i form av minskad framkomlighet och större olycksrisker som personbilstrafikens uppblandning med särskilt den tyngre långsamtgående lastbilstrafiken för med sig.

När det gäller frågan om lastbilarnas direkta delaktighet i trafikolyckor, tyder statistiken klart på att lastbilarna är delaktiga i fler allvarliga olyckor än andra bilar. Detta gäller särskilt dödsolyckorna. Av särskilt intresse i sammanhanget är de preliminära uppgifterna från Västtyskland där antalet dödade under veckosluten med lastbilsförbud sommaren 1969 trots ökad trafikintensitet minskade med omkring 11 % i förhållande till motsvarande tider sommaren 1968, då sådant förbud inte fanns. Från erfarenhetsmässiga utgångspunkter torde man vidare kunna konstatera att särskilt de tyngre och långa lastbilarna eller fordonskombinationerna i hög grad stör trafikrytmen när trafiken är livlig och därigenom skapar en irritation som i vissa fall medför risktagande och mindre omdömesgill körning. Antagandet att de olyckor som vid högtrafiktider blir en följd av den blandade trafiken inte enbart är sådana där lastbilar är direkt inblandade saknar därför enligt min mening inte fog.

Givetvis har också framförts skäl, som talar emot ett införande av förbud mot lastbilstrafik under vissa perioder. Det har åberopats att vissa olägenheter och vissa ekonomiska förluster kan uppstå för näringslivet. Vidare har anförts att försörjningen med livsmedel, som lätt förstörs, kan försvåras. Vissa företag med kontinuerlig drift och med behov av mycket tät råvaruleveranser anses kunna få svårigheter. Det har därjämte gjorts gällande att ett förbud som endast avser vissa mera trafikerade vägar — och något annat torde i praktiken inte kunna komma i fråga — kan medföra att den tunga trafiken söker sig ut på det sekundära vägnätet, vilket från flera synpunkter kan te sig diskutabelt.

Erfarenheterna från Västtyskland av förbud av det slag som här avses är goda och styrker inte farhågorna att lastbilstrafiken vid förbud på större vägar söker sig ut på de mindre vägarna. Problemen med transporter som oundgängligen måste utföras har kunnat bemästras i Västtyskland. I Sverige torde de kunna lösas genom dispenser. De negativa ekonomiska verkningarna för näringslivet, som givetvis måste vägas mot de vinningar som kan göras från trafiksäkerhetssynpunkt, synes bli relativt begränsade om, som man kan förutsätta, förbud aktualiseras i huvudsak endast under högtrafiktider vid vissa veckoslut och större helger.

Behovet av direkta förbud mot tyngre lastbilstrafik är naturligtvis bero-

ende av de möjligheter som finns att i andra former komma till rätta med härmed sammanhängande problem.

Under föregående år har Svenska Åkeriförbundet och sedermera också Landsvägstrafikens Samarbetsdelegation manat företagen att undvika söndags- och helgdagskörning. Samarbetsdelegationen har nyligen utfärdat en ny sådan rekommendation. Denna, som i första hand motiverats av påskhelgen, har därjämte karaktären av mera generella riktlinjer för den berörda lastbilstrafiken under helger och veckoslut. Enligt rundskrivelsen kan dessa riktlinjer, när så visar sig nödvändigt, kompletteras med särskilda tilläggsrekommendationer avseende förhållandena under semesterperioder och större helger etc.

Till förhållanden som måste beaktas vid prövning av frågan om visst förbud mot lastbilstrafik hör också trafikutveckling m. m. Fjärrtransporterna med lastbil har beräknats komma att tre- eller fyrfaldigas under perioden 1966—1985, medan närtransporterna beräknats fyr- eller femfaldigas. Bilparken väntas öka kraftigt. Den fortgående välståndsökningen har lett till och kommer att leda till ökat personbilsinnehav. Personbilarnas antal uppgick år 1950 till ca en kvarts miljon och år 1969 till ca 2 miljoner. Resultat av välståndsökningen är också mera fritid för den enskilde individen och större resurser att utnyttja denna fritid. En ökad personbilstrafik under veckoslut och helger med inslag av rätt många oerfarna personbilsförare hör uppenbarligen till framtidsbilden. Jag finner det vara en angelägen uppgift för samhället att tillse att denna veckosluts- och helgtrafik blir så störnings- och därmed olycksfri som möjligt. Gemensamma insatser ger här liksom i övrigt när det gäller att främja trafiksäkerheten bästa resultatet. Med fog kan emellertid hävdas att statsmakterna med kort varsel bör kunna vidta åtgärder som säkerställer den trafikseparering som trafiksäkerheten påkallar.

Åtgärder av angivet slag kan knappast grundas på gällande bestämmelser. Även om förbud av sådant slag skulle kunna meddelas som lokala trafikföreskrifter enligt 61 § VTF torde det från flera synpunkter vara olämpligt att genom sådana lokala föreskrifter söka åstadkomma den mera generellt syftande trafikreglering som här avses. Jag förordar därför att en särskild bestämmelse införs i VTF, enligt vilken Kungl. Maj:t får rätt att meddela förbud mot trafik med tyngre lastbilar för viss tid. Härigenom skapas författningsmässiga förutsättningar för ett snabbt ingripande, om exempelvis frivilliga aktioner inte skulle leda till avsett resultat.

Ett sådant bemyndigande bör av Kungl. Maj:t i en första omgång, när så befinnes påkallat, utnyttjas till utgången av år 1972. I första hand bör emellertid närmare bedömas de möjligheter som finns att nå resultat genom berörda parter egna åtgärder. Detta blir beroende av i vad mån utfärdade rekommendationer dels blir tillräckligt konkreta och tillräckligt

beaktar personbilstrafikens behov, dels blir mer allmänt respekterade. Härvidlag är det för såväl trafikintressenterna som det allmänna angeläget att en ordentlig utvärdering kommer till stånd i fråga om de effekter i olika hänseenden som eventuellt vidtagna åtgärder får.

Om det visar sig att det inte går att komma fram till en tillfredsställande ordning genom frivilliga åtgärder, kan Kungl. Maj:t med stöd av det begärda bemyndigandet i lämplig utsträckning meddela förbud mot trafik med tunga lastbilar främst i samband med större helger, mera trafikbelastade veckoslut under semesterperioder och liknande.

I den utsträckning åtgärder för en sådan trafikreglering kommer till stånd genom det allmänna bör de för den här aktuella tidsperioden ses som en försöksverksamhet, som kan ge erfarenheter av värde för handlandet på något längre sikt. Härav följer att även i detta fall inskränkningars verkan på trafik och olycksfrekvens etc. noggrant bör följas upp. Likaså bör undersökas vilka olägenheter inskränkningarna medför för den berörda lastbilstrafiken.

Med hänsyn till eventuella åtgärders karaktär av försöksverksamhet bör bestämmelser om förbud mot lastbilstrafik kunna meddelas inte bara vid erfarenhetsmässigt mera belastade helger och veckoslut utan även i mera begränsad utsträckning vid veckoslut med mera normal trafik. Härigenom kan underlag erhållas för olika jämförande analyser.

I fråga om utformningen av det begärda bemyndigandet bör i VTF införas en ny bestämmelse — 54 a § — enligt vilken Kungl. Maj:t får meddela förbud mot trafik med lastbil, med eller utan tillkopplat fordon, om totalvikten för bilen eller kombinationen överstiger 7 ton. Förbud bör få meddelas för viss tid och avse hela riket eller del därav.

I VTF finns visserligen en gräns mellan lätta och tunga lastbilar vid 3,5 tons totalvikt. Att ta denna gräns som utgångspunkt för ett förbud har emellertid bedömts innebära svårigheter för lastbilsnäringen som inte utan vidare motiveras av de trafiksäkerhetsvinster som uppnås. Jag har därför stannat för att förordna den angivna gränsen vid 7 tons totalvikt. En sådan gräns innebär att av lastbilsparkens ca 140 000 fordon knappt hälften kommer att beröras av bemyndigandet.

För att undvika den tolkningen att andra föreskrifter, t. ex. lokala trafikföreskrifter, med strängare bestämmelser angående högsta tillåtna totalvikt blir utan verkan under tid, då av Kungl. Maj:t meddelat förbud gäller, bör av 54 a § klart framgå att längre gående inskränkningar i fråga om trafik med lastbil eller med lastbil och därtill kopplat fordon ej berörs.

Med det angivna bemyndigandet omfattas även utländska lastfordon. Ett icke obetydligt antal sådana trafikerar dagligen svenska vägar. Det helt övervägande antalet av dessa fordon utgörs av tyngre fordonskombinationer. Några vägande skäl att behandla dem annorlunda än svenskregistrerade for-

don föreligger inte, när det gäller tillämpningen av förbudsbestämmelser. Konsekvensen skulle annars kunna bli en viss snedvridning i konkurrenssituationen mellan svenska och utländska fordon.

Enligt det förordade bemyndigandet kan eventuell föreskrift om förbud avse hela riket eller del därav. Närmast ifrågakommer givetvis mera trafikerade vägar såsom europavägar och andra riksvägar. De föreskrifter som meddelas får innehålla närmare preciseringar härvidlag, varvid även regionala avgränsningar kan tänkas.

Enligt bemyndigandet skall de bestämmelser som meddelas avse viss tid. I detta ligger i första hand att bestämmelserna skall preciseras i fråga om de hel- och veckoslutsdagar som avses. I fråga om veckosluten kommer övervägandena närmast att gälla tider under senare delen av fredagar samt lördagar och söndagar. Av bestämmelserna skall framgå under vilka delar av dygnet förbudet gäller.

I vilka fall dispens skall kunna medges får anges i de kungörelser varigenom Kungl. Maj:t meddelar förbud enligt 54 a § VTF. Från förbud bör undantas utryckningsfordon under utryckning, bärgningsbilar och bilar som används av brandväsendet vid eldfara m. fl. fordon. Vidare bör möjlighet finnas till dispens för sådana transporter, som på grund av godsets beskaffenhet eller av andra speciella skäl inte rimligen kan anstå. Prövningen av sådana dispensärenden bör lämpligen läggas på länsstyrelserna. För att underlätta handläggningen och trygga enhetligheten i bedömningen bör direktiv utfärdas av Kungl. Maj:t i samband med att förbud meddelas.

Ett åsidosättande av förbud som meddelas med stöd av 54 a § bör föranleda dagsböter. Straffbestämmelsen bör tas in i 67 § VTF. Liksom i fråga om viktöverskridanden som avses i 54 § 1 mom. och 57 § 1 mom. VTF bör bestämmelsen i 67 § tredje stycket om ägaransvar gälla också vid överträdelse av förbud enligt 54 a §. För viktöverskridanden som avses i 54 § 1 mom. och 57 § 1 mom. är ansvar för medverkan infört. Samma regel bör gälla vid förseelse mot förbud enligt 54 a §.

Särskild bestämmelse om hur det skall förfaras med fordon som påträffas på väg som omfattas av förbud torde inte behövas. Det torde följa av allmänna regler att — liksom i andra, liknande situationer — föraren av sådant fordon är skyldig att, efter polismans anvisningar, på lämplig plats föra fordonet av väg som omfattas av förbudet.

I detta sammanhang vill jag också ta upp frågan om en annan ändring i 67 § VTF. Straffbestämmelserna i tredje stycket i dess nuvarande lydelse avser endast lastat fordon. Det har emellertid visat sig att brott mot bestämmelserna om högsta tillåtna bruttovikt m. m. i 54 § 1 mom. också sker med olastat fordon. Även sådana fall bör givetvis omfattas av straffbestämmelsen. En därav betingad jämkning av lydelsen i 67 § tredje stycket har

skett. Genom hänvisningen i 68 § till 67 § utvidgas straffbarheten på samma sätt vid brott mot lokala trafikföreskrifter.

De här föreslagna bestämmelserna bör träda i kraft snarast möjligt.

Skolskjutsning

Vad som anförts i skolskjutsutredningens inledningsvis redovisade beaktande och i remissyttrandena över detta har övertygat mig om att åtgärder är påkallade för att öka trafiksäkerheten i samband med skolskjutsning. En av de åtgärder som jag funnit lämplig i detta syfte innebär utvidgning av kontrollbesiktningsskyldigheten enligt 24 § VTF. Över denna författningsändring torde riksdagens yttrande inhämtas. I övrigt kräver de åtgärder som jag ämnar föreslå inte riksdagens medverkan. För sammanhagens skull vill jag dock upplysningsvis redogöra även för mina överväganden i övrigt.

Med skolskjutsning bör förstås av det allmänna för ändamålet ordnade transporter till och från skolan av elever i grundskola, yrkesskola, fackskola, gymnasium och motsvarande skolformer. I begreppet bör dock inte innefattas transporter med sådana ordinarie, kollektiva transportmedel som buss i linjetrafik, järnväg, spårväg och tunnelbana. Metoderna att förhindra trafikolyckor vid dessa transporter får tas upp som ett led i det allmänna trafiksäkerhetsarbetet och vid bedömningen i stort av vilka åtgärder som erfordras till skydd för barnen i trafiken. Inte heller bör i begreppet skolskjutsning ingå transporter som ordnas för särskilda tillfällen, såsom studieresor e. d.

Det förekommer också att transporter av barn till och från barnstugor ordnas genom det allmännas försorg. Det är visserligen inte fråga om skolskjutsning i egentlig mening men samma intresse av säkerhet i transporterna gör sig gällande även här. Vad jag anför i det följande om skolskjutsning äger alltså motsvarande tillämpning i fråga om liknande transporter av barn till och från barnstugor. I fråga om skolstyrelsernas åliggande gäller därvid att dessa i stället skall fullgöras av det kommunala organ som svarar för barnstugeverksamheten.

Ett första villkor för att skolskjutsningen skall kunna fungera tillfredsställande är att den med avseende på tidsplaner och färdvägar ordnas så att kraven på god trafiksäkerhet tillgodoses. Vederbörande skolstyrelse bör verka för att särskilt anordnade hållplatser för skolskjutsning utformas så att olyckor i möjlig mån undviks. Angeläget synes mig vara att t. ex. backningsmanövrer med fordonen underlåts på skolgårdar och andra platser, där många barn uppehåller sig. Mycket bör kunna vinnas om skolstyrelserna efter samråd med vederbörande trafiknämnd, polismyndighet och vägghållare för varje skolskjuts bestämmer färdväg och de platser, där på- eller

avstigning lämpligen bör ske. Härigenom kan man — i många fall utan att särskilda hållplatser behöver anordnas — minska riskerna för barnen. Därvid har jag också i åtanke att väghållarna, som på detta sätt kopplas in i planeringen, vid t. ex. snöröjning kan ta särskild hänsyn till skolskjutsarna.

Undervisning för eleverna om vad som skall iakttas för att undvika olyckor i samband med skolskjutsning bör också ha en god effekt. Skolstyrelserna bör sörja för att sådan undervisning meddelas.

Bestämmelserna i YTF om särskilda kvalifikationer för den som skall föra fordon i yrkesmässig trafik och om särskilt godkännande av fordon som används yrkesmässigt för personbefordran har generellt sett tillkommit av trafiksäkerhetsskäl. Samma är förhållandet beträffande de föreskrifter om t. ex. fordons utrustning och högsta tillåtna antal passagerare som meddelats med stöd av YTF. Dessa bestämmelser och föreskrifter gäller inte i de fall då skolskjutsningen utförs i kommunernas egen regi, eftersom det här inte är fråga om yrkesmässig trafik. Detta är enligt min mening otillfredsställande, eftersom det i och för sig inte finns anledning att för dessa fall ställa lägre krav beträffande förare och fordon. Att utan vidare göra bestämmelserna om förare och fordon i yrkesmässig trafik tillämpliga på all skolskjutsning för vilken YTF ej redan gäller skulle dock föra för långt. Jag tänker då främst på sådana fall, t. ex. de i YTF under 2 § första stycket 2 beskrivna, då endast några få barn befordras i personbil. Det är i första hand när transporter sker med större fordon och när ett större antal barn befordras som de strängare kraven med styrka gör sig gällande. Jag anser därför att som förare av buss vid skolskjutsning bör få användas endast sådan person som äger rätt att föra buss i yrkesmässig trafik. Likaså bör beträffande buss som används för icke yrkesmässig skolskjutsning ställas kravet att den är lämplig för personbefordran i yrkesmässig trafik. Även i fråga om kontrollbesiktning bör sådan buss likställas med fordon, som används yrkesmässigt för personbefordran. När det gäller kontrollbesiktningen fordras ändring av 24 § 1 mom. andra stycket VTF. Ändringen bör utformas som ett bemyndigande för Kungl. Maj:t att förordna att bestämmelserna om kontrollbesiktning av fordon, som i yrkesmässig trafik används för personbefordran, skall gälla även annan bil eller annat släpfordon, som utan att brukas i uthyrningsrörelse används för befordran av skolelev till eller från skola eller av barn till eller från barnstuga eller liknande.

Frågan om fordonens utrustning är i sammanhanget väsentlig. Den omständigheten att skolskjutsning avser transport av barn påkallar särskilda regler med avvikelser från vad som gäller fordon i allmänhet eller fordon som används för yrkesmässig trafik i andra fall.

När fordon används för skolskjutsning bör dörrarna — i den mån de inte manövreras från förarplatsen — inte kunna öppnas ofrivilligt. En sådan föreskrift synes väsentlig med hänsyn till att föraren inte kan hålla nog-

grann uppsikt över barnen och att risken måste vara stor för att ett barn under färden råkar öppna en dörr och faller ur. Ett annat faromoment utgör avstigningen, särskilt om denna sker när fordonet stannat vid vägkan-ten. För att hindra att barnen stiger av fordonet ut i passerande trafik bör dörrarna på vänster sida inte kunna öppnas av passagerarna, när fordo-net används för skolskjutsning. Den mellanvägg av splitterfritt glas som skall finnas i personbilar som används för yrkesmässig personbeford-ran är avsedd att skydda föraren mot överfall bakifrån. Något behov härav finns inte vid skolskjutsning och undantag från föreskriften kan också med-ges beträffande bilar som nästan uteslutande används för sådana transpor-ter. För barn som färdas i baksätet på en personbil är riskerna särskilt stora för att de vid häftiga inbromsningar eller kollisioner skall skadas mot mellanväggen. Det finns alltså starka skäl som talar för att mellanvägg inte bör finnas, när personbil används för skolskjutsning. Enligt vad trafik-säkerhetsverket upplyst är det möjligt att montera mellanväggen så att den vid behov lätt kan avlägsnas och sådan mellanvägg finns också i många taxibilar. Med hänsyn till de anförda förhållandena bör eventuell mellan-vägg vara avmonterad, när fordonet används för skolskjutsning.

De i föregående stycke uppställda kraven bör utan svårighet kunna till-godoses beträffande fordon som mera regelbundet används för skolskjuts-ning. I samband med t. ex. reparation av det ordinarie skolskjutsfordonet kan man emellertid tvingas använda en bil, som inte uppfyller dessa krav. Med hänsyn härtill bör det i undantagsfall vara tillåtet att utnyttja ett så-dant fordon.

Säkerhetsbältets förebyggande effekt har ägnats stor uppmärksamhet i betänkan- det och remissyttrandena. Jag instämmer i utredningens och fler-talet remissorgans uppfattning att det inte är realistiskt med en föreskrift om säkerhetsbälte för samtliga passagerare i baksätet med hänsyn till det stora antal barn som får transporteras där. När det gäller barn som trans-porteras i framsätet är emellertid behovet av skydd särskilt stort. Enligt tra-fiksäkerhetsverket kan i dessa fall endast s. k. trepunktsbälte godkännas. Eftersom trepunktsbälte kan monteras endast för en framsätesspassagerare innebär verkets ställningstagande att bara ett barn kan transporteras i framsätet. Denna lösning medför alltså i många fall att skolskjutsarnas ka-pacitet minskar. Med hänsyn till de uppenbara skaderiskerna för barn som färdas i framsätet på en personbil har jag emellertid funnit att denna kon-sekvens måste accepteras. Jag vill i detta sammanhang påpeka att även kra- vet på att föraren ostört skall kunna ägna sig åt framförandet av fordonet gör det olämpligt att ha mer än ett barn i framsätet. I enlighet med dessa överväganden har jag funnit att som säkerhetsbälte för framsätesspassagera-re vid skolskjutsning bör få användas endast s. k. trepunktsbälte.

Vad jag anförut beträffande säkerhetsbälte för framsätesspassagerare synes påkalla en särskild bestämmelse om minimiålder för sådan passagerare. Så-

som framhålls i betänkandet och i vissa remissyttranden kan nämligen säkerhetsbälte inte användas på små barn. En föreskrift om att passagerare som inte fyllt tio år ej får befordras i framsätet på personbil vid skolskjutsning torde därför vara lämplig.

Utmärkningen av skolskjutsfordonen och på- och avstigningsplatser är problem som inte kan anses tillfredsställande lösta f. n. De nu använda skolskjutsskyltarna blir lätt nedsmutsade och torde inte tillräckligt observeras av medtrafikanterna. Någon särskild utmärkning av skolskjutshållplatserna finns inte.

När det gäller hållplatserna har jag inte funnit att en särskild utmärkning med fasta vägmärken är någon lämplig lösning. Härvid har jag tagit hänsyn till att effekterna på medtrafikanternas beteende sannolikt blir mycket ringa, bl. a. därför att någon skolskjuts endast sällan finns vid hållplatsen. Till detta kommer att av- och påstigningsplatsernas placering är beroende av t. ex. vilka barn som transporteras med skolskjutsarna. Dessa förhållanden ändras ofta och vägmärkena skulle då behöva flyttas, vilket erbjuder praktiska och kontrollmässiga svårigheter.

En effektiv utmärkning av skolskjutsarna skulle i stället på ett bättre sätt lösa även det nu antydda problemet. Om skolskjutsarna förses med en upplyst skolskjutsskylt, placerad så högt att risken för nedsmutsning minskar, och denna skylt visar blinkande sken, när fordonet står stilla för att barn skall stiga av och på, skulle man sannolikt få en fördelaktig effekt på övriga trafikanters beteende. En sådan lösning är emellertid förenad med vissa tekniska och kostnadsmässiga problem, som ännu inte kan överblickas i alla detaljer. Frågan bör därför utredas ytterligare.

Någon särskild hastighetsbegränsning för skolskjutsar eller fordon som passerar stillastående skolskjuts är jag inte beredd att förorda liksom inte heller stoppliktt vid stillastående skolskjuts.

Beträffande frågan om hastighetsbegränsning för skolskjuts anser jag, liksom utredningen och flertalet remissinstanser, att man genom hastighetsbegränsningar för vissa kategorier stör trafikrytmen och därigenom också ökar olycksriskerna. Sådana åtgärder kan vara befogade endast om fördelarna i andra avseenden klart överväger. Så är enligt min mening inte förhållandet i det nu diskuterade fallet. Jag vill här också erinra om vad jag inledningsvis uttalade beträffande tidsplaner och färdvägar för skolskjutsarna. Man bör kunna utgå ifrån att vederbörande kommunala organ, när kontrakt tecknas om skolskjutsning eller denna eljest planeras, tar hänsyn till att skolskjuts inte skall framföras med högre hastighet än trafiksäkerheten tillåter.

När det gäller särskilda föreskrifter beträffande medtrafikanternas beteende beror mitt ställningstagande främst på att jag bedömer kontrollmöjligheterna som ringa, men även andra omständigheter talar i samma riktning.

Ett förbud att passera stillastående skolskjuts skulle i tätortstrafik ge upphov till sådana störningar i trafikflödet att nya olycksrisker skapades. De ifrågasatta bestämmelserna om stopplikt eller hastighetsbegränsning skulle också hos barnen kunna skapa en känsla av falsk säkerhet, som kom dem att uppträda mindre försiktigt. Slutligen vill jag påpeka att liknande bestämmelser om stopplikt och hastighetsbegränsning saknas i internationella överenskommelser på vägtrafikens område, vilket har betydelse med hänsyn till de utländska förarnas beteende i den svenska trafiken.

Det system med poängberäkning som nu används för bestämmande av hur många barn som får transporteras med ett visst fordon kritiseras i flera remissyttranden. Vad som anförs ger dock vid handen att det mera är synpunkter beträffande barnens rimliga krav på bekvämlighet än trafiksäkerhetsaspekter som föranlett kritiken. Att mot varandra väga de olika intressen som här kommer in i bilden är givetvis en svår uppgift, men ett poängsystem torde i och för sig inte vara ett olämpligt instrument. Att noga reglera tillämpningen av ett sådant system synes inte vara en uppgift för Kungl. Maj:t. Jag anser mig kunna utgå från att trafiksäkerhetsverket vid bestämmandet av de normer som skall tillämpas kommer att ta rimlig hänsyn till olika krav. Några särskilda anvisningar från Kungl. Maj:t torde därför inte behövas.

Som jag redan framhållit löper barnen särskilt stor risk för olycka om de stiger av ett fordon ut i passerande trafik. Mitt tidigare redovisade förslag om att dörrar på vänster sida inte bör kunna öppnas av passagerarna siktede just till att förebygga sådana olyckor.

Samma syfte har utredningens förslag om skyldighet för föraren att lämna fordonet och övervaka eleverna, om de i samband med avstigningen behöver korsa den passerande trafiken. Till detta förslag kan jag dock inte ansluta mig. Ett genomförande av den övervakningsplikt som utredningen förordar skulle lägga ett ansvar på föraren som enligt min mening är alltför stort. Olika skadestånds- och straffrättsliga problem skulle också komplicera frågan.

Utöver vad jag nu har diskuterat lägger utredningen fram vissa andra förslag, som jag vill beröra i detta sammanhang.

Att förare av skolskjuts bör ta del av den trafiksäkerhetsinformation som lämnas synes vara självklart men vikten därav bör understrykas. Att reglera detta författningsmässigt torde dock inte vara lämpligt.

En genomgående tanke i de föreskrifter som jag skisserat i det föregående är att öka trafiksäkerheten. Ett medel att nå detta syfte är att i fråga om förare och fordon ställa samma krav på den i kommunernas regi bedrivna skolskjutsningen som gäller för den yrkesmässiga. Under dessa förhållanden finner jag det inte lämpligt att, såsom utredningen föreslagit, göra särskilda undantag från dessa krav beträffande föräldrar och privatpersoner som befordrar skolbarn på sådana villkor att YTF blir tillämplig. Den dispensmög-

lighet som finns enligt 12 § femte stycket YTF får anses vara tillräcklig i detta hänseende.

Vad gäller utredningens förslag om förbättring av möjligheterna att utnyttja buss i taxirörelse bör påpekas, att gällande författningar inte hindrar att en mindre buss, som används för skolskjutsning, också brukas som taxi. Några åtgärder från Kungl. Maj:ts sida torde därför inte vara påkallade.

Det system av regler för skolskjutsningen som jag skisserat i det föregående bör kunna träda i kraft den 1 januari 1971. Under ett övergångsskede men i någon mån även därefter kommer det emellertid att finnas ett behov av dispenser i olika avseenden. Sådana dispenser bör kunna lämnas av trafiksäkerhetsverket.

Slutligen vill jag något beröra de påpekanden som gjorts av några remissorgan beträffande skolskjutsning av handikappade. Denna fråga, som inte berörts av skolskjutsutredningen, gäller en rad besvärliga problem som närmast hänger samman med de handikappades situation i stort och ingår i handikapputredningens arbetsområde. Jag utgår från att frågan kommer att beaktas där även med avseende på de speciella trafiksäkerhetsaspekterna.

Hemställan

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till *kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen (1951:648)*.

Jag hemställer att Kungl. Maj:t genom proposition inhämtar riksdagens yttrande över förslaget.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kungl. Höghet Regenten att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Britta Gyllensten