

Nr 26

Utlåtande i anledning av väckta motioner om viss säkerhetsutrustning å bilar.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 40 i första kammaren av herr *Nyström* samt nr 54 i andra kammaren av herr *Lundmark m. fl.*

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts, »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om framläggande av förslag till bestämmelser om att bil vid leverans skall vara utrustad med säkerhetsselar till sittplatser i framsätet».

Beträffande de skäl, motionärerna åberopat till stöd för sitt yrkande, får utskottet hänvisa till motionen II: 54.

Över motionerna har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande från statens trafiksäkerhetsråd samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Utskottet har därjämte inhämtat yttrande från Kungliga automobilklubben, Motormännens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund samt Folkrorelsernas motorförbund. Redogörelse för yttrandena lämnas i det följande.

Gällande bestämmelser m. m.

Bestämmelser angående fordons beskaffenhet och utrustning återfinns i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951*. Reglerna angående bil är intagna i förordningens 3 §, som i fjorton olika punkter lämnar detaljerade föreskrifter om bils utrustning. Någon obligatorisk skyldighet att utrusta bil med säkerhetsselar är emellertid inte föreskriven. Inte heller har i övrigt stadgats att förare av bil eller passagerare i sådant fordon vid färd skall vara fastspänd med säkerhetssele.

Av företagna undersökningar och beräkningar torde dock kunna dragas den slutsatsen att för närvarande åtminstone var fjärde personbil i landet är försedd med säkerhetsbälten för förare och passagerare i framsätet. För passagerare i baksätet förekommer säkerhetsbälten däremot ytterst sällan. Den svenskbyggda bilen Volvo och en importerad bil levereras redan nu med säkerhetsbälten som standardutrustning. Några andra bilar, bl. a. den

svenskbyggda Saab, är vid leveransen försedda med infästningsanordningar för bälten. Beträffande vissa biltyper, främst cabriolet- och sportvagnstyper, föreligger emellertid stora svårigheter att montera bälten på ett fullt tillfredsställande sätt.

Då erfarenheten visat att en del av de i den allmänna marknaden saluförda säkerhetsbelarna varit av mindre god kvalitet, har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* efter samråd med statens provningsanstalt och arbetarskyddsstyrelsen den 16 april 1958 utfärdat »*Anvisningar angående bilsäkerhetsbälten*». I anvisningarna uppställs vissa minimikrav med avseende på hållfasthet och töjning samt lämnas bestämmelser angående bältenas konstruktiva utformning. Sedan dessa anvisningar trätt i kraft, tycks försäljningen av icke godtagbara bälten helt ha upphört.

Remissyttrandena

Statens trafiksäkerhetsråd anser att motionerna icke bör föranleda någon riksdagens åtgärd. Rådet framhåller, att kunskapen om hur ett säkerhetsbälte skall vara konstruerat och monterat och om dess verkningssätt och skyddande egenskaper fortfarande är bristfällig. Redan av det skälet bör enligt rådets mening den i motionerna åsyftade lagstiftningen icke nu genomföras. Rådet fortsätter:

Motionerna ger emellertid anledning till erinran även ur andra synpunkter. En föreskrift av det innehåll som föreslagits borde, för att få åsyftad verkan, förbindas med skyldighet att även använda säkerhetsbältet. Efterlevnaden av en sådan föreskrift skulle emellertid bli mycket svår att kontrollera, och dessutom kan fall förekomma där det saknas skäl att använda säkerhetsbälte. Även ur principiella synpunkter kan ifrågasättas om en lagstiftning av detta slag är påkallad. Därvid bör särskilt beaktas att en sådan lagstiftning icke är ägnad att förekomma olyckor i trafiken utan endast att lindra följderna av inträffade olyckor. En lagstiftning av detta slag är alltså icke inriktad på själva orsakerna till trafikolyckor.

I yttrandet uppges vidare, att medicine licentiaten Bertil Aldman i Stockholm på rådets uppdrag är sysselsatt med en brett upplagd vetenskaplig undersökning angående säkerhetsbälten. Rådet anser, att resultatet av denna undersökning bör avvaktas och att, sedan önskvärd klarhet därigenom vunnits bl. a. om nyttan av säkerhetsbälten, det bör överlämnas åt propagandan att göra allmänheten uppmärksam på frågan.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avstyrker också motionerna. Styrelsen framhåller, att utförda undersökningar omfattande cirka 250 polisrapporterade olyckor visat, att användandet av säkerhetsbälten reducerar antalet svåra kroppsskador på förare och passagerare vid bilolyckor med minst två tredjedelar. Av erfarenhet vet man även att bältet ger fullständigt skydd vid

olyckor, som inträffar vid låg hastighet. Styrelsen understryker emellertid att, oaktat lagstiftning i frågan saknas, landets bilbestånd för närvarande förses med säkerhetsbälten i snabb takt. Den svenska årsproduktionen av bälten, uppgående för närvarande till ungefär 400 000 exemplar, förslår sålunda knappast att täcka efterfrågan. Då härtill kommer, att bilfabrikanterna, bl. a. i Tyskland, varifrån ungefär hälften av alla nya bilar importeras, planerar att utrusta olika biltyper med bälten som standard, finner styrelsen ej erforderligt med lagstiftning i ämnet.

Kungliga automobilklubben, Motormännens riksförbund och Motorförarnas helnykterhetsförbund har avgivit yttrande genom sitt gemensamma organ *Motororganisationernas samarbetsdelegation*. I yttrandet understrykes att en intensiv propaganda för användande av säkerhetselar förekommit i vårt land under de senare åren och att denna propaganda givit så goda resultat, att Sverige blivit ett föregångsland på området. Då man därjämte inte löser det väsentliga i problemet, nämligen att få bilföraren och fram-sätesspassageraren att använda selarna, genom den föreslagna lagstiftningen, avstyrker delegationen det i motionerna framlagda förslaget.

Folkrörelsernas motorförbund anser, att säkerhetselar utgör ett utomordentligt hjälpmedel att förhindra svåra följder vid inträffade bilolyckor och tillstyrker därför motionerna. En bestämmelse om säkerhetssele som obligatorisk utrustning i bil bör emellertid enligt förbundets mening kompletteras med en föreskrift, att säkerhetssele skall vara godkänd av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Utskottet

I förevarande motioner yrkas som ett led i trafiksäkerhetsarbetet, att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte anhålla om förslag till bestämmelser att bil vid leverans skall vara utrustad med säkerhetselar till sittplatser i framsätet.

Säkerhetsbälten har stor betydelse, då det gäller att minska personskadornas omfattning vid bilolyckor. Enligt en undersökning, som omfattat ca 250 polisrapporterade olyckor, har det visat sig, att användandet av säkerhetsbälten reducerat antalet svåra kroppsskador med minst två tredjedelar. Av erfarenhet vet man även, att bältena ger fullständigt skydd vid olyckor, som inträffar vid låg hastighet. Mot bakgrund härav har i vårt land under de senare åren förekommit en intensiv propaganda för användande av säkerhetselar. Denna propaganda har givit så goda resultat, att man av företagna undersökningar och beräkningar kan dra slutsatsen att för närvarande åtminstone var fjärde personbil är försedd med elar för förare och passagerare i framsätet. Utvecklingen går också mot att alltfler bilar

ustrustas med bälten. Den svenska årsproduktionen av selar — ca 400 000 — förslår sålunda knappast att täcka efterfrågan, varjämte redan nu vissa bilar förses med bälten och vissa med fästen för bälten som standardutrustning. Från bilfabrikanthåll lär även planer föreligga att förse ytterligare bilmodeller med bälten som standard.

Det kan således konstateras, att landets bilbestånd förses med säkerhetsbälten i snabb takt, oaktat någon lagstiftning härom ej föreligger. Med den i motionerna ifrågasatta lagstiftningen löser man inte heller det väsentliga i problemet, nämligen att få föraren och framsätesspassageraren att använda selarna. För att uppnå detta syfte erfordras därjämte en föreskrift om skyldighet att begagna selarna. En sådan föreskrift torde dock ej kunna ges generell tillämpning, eftersom fall kan förekomma, då det föreligger skäl att inte använda bälte. Dessutom skulle efterlevnaden av föreskriften bli svår att kontrollera. Då härtill kommer, att olika myndigheter och organisationer har sin uppmärksamhet riktad på frågan, kan utskottet icke tillstyrka bifall till motionerna. Utskottet förutsätter emellertid, att upplysningen och propagandan angående användande av säkerhetsselar fortsättes.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motioner, I: 40 och II: 54, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 26 april 1960

På andra lagutskottets vägnar:

EDVIN JACOBSSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Axel Svensson, Sunne, fru Carlqvist, fru Svenson*, herrar Lars Larsson, Åkesson, Magnusson och Ringaby;

från a n d r a kammaren: herrar Jacobsson i Tobo*, Nilsson i Göteborg, Odhe, fru Ekendahl, herrar Lothigius, Johansson i Södertälje, Wahrendorff och Königson*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.