

## Nr 40

### *Utlåtande i anledning av motioner angående tomgångskörning av motorfordon.*

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 513 i första kammaren av herr *Hansson* och nr 600 i andra kammaren av herr *Svenning*.

I motionerna, som är likalydande, hemställes

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär en sådan översyn av 58 § vägtrafikförordningen att tomgångskörning av motorfordon klart regleras med hänsyn till tid, plats och övriga omständigheter».

### **Gällande bestämmelser**

Enligt 58 § *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* skall förare av motordrivet fordon i görligaste mån tillse, att fordonet inte släpper ut gas eller rök i sådan mängd, att olägenhet uppstår. Gaser från förbränningsmotor får sålunda icke ges fritt avlopp. Vidare förbjuds användningen inom tätbebyggt område av aggregat för uppvärmning av motorn genom tomgångskörning. Sistnämnda bestämmelse gäller sedan den 1 januari 1968. Bestämmelserna i 58 § är straffsanktionerade i 67 § som för överträdelse föreskriver böter, högst 500 kronor.

Enligt *hälsovårdsstadgan den 19 december 1958* ankommer det på kommun att handha och på hälsovårdsnämnd att utöva det närmaste inseendet över allmänna hälsovården inom kommunen. I 38 § föreskrivs att hälsovårdsnämnd skall tillse att erforderliga och skäligen åtgärder vidtages för att motverka bl. a. luftförorening inom kommunen. Tillsyn till skydd mot sådan störning utövas också av statens naturvårdsverk och länsstyrelsen enligt *miljöskyddslagen*.

Behövs ytterligare föreskrifter om allmänna hälsovården för kommun kan kommunen enligt 65 § *hälsovårdsstadgan* meddela sådana föreskrifter i *lokal hälsovårdsordning*. Sådan föreskrift får dock icke avse förhållande som reglerats genom annan allmän författning än stadgan. Vid meddelande av föreskrift skall tillses att genom föreskriften inte läggs onödigt tvång på allmänheten eller görs obefogad inskränkning i den enskildes frihet. Till ledning för utarbetande av lokal hälsovårdsordning har Kungl. Maj:t fastställt en normalhälsovårdsordning. Föreskrift i lokal hälsovårdsordning får icke utan särskild anledning innebära väsentlig avvikelse från motsvarande be-

stämmelser i normalhälsovårdsordningen. Förseelse mot lokal hälsovårdsordning straffas med böter, högst trehundra kronor.

I flera lokala hälsovårdsordningar har meddelats bestämmelser om tomgångskörning. Sålunda får t. ex. enligt 28 a § *hälsovårdsordningen för Stockholms stad* utomhus inom stadens planlagda område tomgångs- och varmkörning av motorfordon, som ej befinner sig i trafikkö, äga rum under högst tre minuter. Hälsovårdsnämnden har dock uttalat att motor, som förrättar ett nyttigt arbete, exempelvis driver radioanläggning i polisbil, pumpar transporterad vara från tankbil till fastighet eller liknande, ej hänförs under begreppet tomgång.

### Motionerna

I motionerna hänvisas först till propositionen nr 160 till 1968 års riksdag, i vilken departementschefen uttalade att man tills vidare borde avstå från särskild reglering av tomgångskörning i vägtrafikförordningen (VTF) och i stället reglera frågan genom föreskrifter i lokala hälsovårdsordningar.

Mot att införa bestämmelser om tomgångskörning i lokala hälsovårdsordningar anför motionärerna följande skäl.

1. Bilisterna läser sällan hälsovårdsordningar.
2. Det är inte heller rimligt att dessa bilister skall känna till alla olika hälsovårdsordningar för de kommuner som de eventuellt passerar.
3. Bestämmelser mot tomgångskörning måste alltså vara en riksangelägenhet. Olägenheter av tomgångskörning uppkommer inte enbart i tätorter, utan uppstår så snart någon tomgångskör fordon i omedelbar anslutning till arbetsplats, bostad, vårdinstitution m. m.
4. Tomgångskörning förekommer i stor utsträckning även inom bilverkstäder, parkeringsanläggningar, affärscentra och liknande mer eller mindre enskilda utrymmen, d. v. s. utrymmen som polismyndighet normalt inte övervakar eller uppehåller sig i. I sådana slutna anläggningar bör all form av tomgångskörning givetvis vara förbjuden.
5. Bestämmelse i lokal hälsovårdsordning av denna art är svår att beivra. Sålunda skall förseelse rapporteras till hälsovårdsnämnden, som efter eventuellt beslut överlämnar ärendet till åklagarmyndighet. Efter ytterligare utredning av polismyndighet kan ärendet bli föremål för domstolsbeslut. Hela denna procedur är både arbetskrävande och kostsam och torde inte stå i rimlig proportion till vad man önskar vinna i det enskilda fallet. Sådana ärenden torde därför ofta komma att utmyнна i tillsägelser, anmaningar och dylika åtgärder med ringa eller kortvarig effekt.

Det hälsovårdsproblem, som tomgångskörning innebär, kan enligt motionärerna endast angripas genom att 58 § VTF förtydligas. En tidsgräns måste därvid anges. Det kan diskuteras om inte 3 minuter är en alltför lång tidsgräns. Maximalt bör en halv minut få tolereras utomhus. Inomhus i parkeringsanläggningar, bilverkstäder o. d. bör tomgångskörning helt förbjudas. Bil utan förare skall givetvis aldrig få gå på tomgång.

Motionärerna framhåller vidare att begreppet tomgångskörning måste

definieras. Bilar som lyfter, pumpar, lastar m. m. och som därför måste låta motorn gå på tomgång under längre tid, bör endast få göra det under vissa förutsättningar. Bl. a. skall skäliga åtgärder ha vidtagits med hänsyn till närliggande bostäder, kontor, vårdinstitutioner, arbetsplatser och dylikt. Taxi och andra företag med radioanläggningar, som kräver kontinuerlig laddning av batteri via bilmotor, måste ges en acceptabel respit till dess mera omgivningsvänliga anläggningar blivit installerade. Även här bör dock gälla att tomgångskörning endast får ske under speciella förhållanden. Att som nu sker låta taxi köra tomgång vid järnvägsstationer, taxifickor m. m. borde omgående förbjudas.

Motionärerna pekar även på att problemet med varmhållning av bilkupéer tyvärr alltför länge lämnats obeaktat. Bilkupén är för många människor en arbetsplats, som bör kunna hållas tillbörligt uppvärmd. Så länge bilar säljs utan speciell anordning för varmhållning av kupé, är det ofrånkomligt att bilmotorn tidvis tomgångsköres för att få en acceptabel temperatur i kupén. Vintertid med extremt låga yttemperaturer krävs vidare en avfrostning av bilens rutor innan fordonet får förflyttas. Även här gäller att flertalet bilar icke är utrustade med särskild anordning för avfrostning av rutor. Föreskrifter om tomgångskörning måste därför inkludera en passus, som fastställer under vilka speciella klimatologiska förhållanden (t. ex. utomhustemperatur under  $-10^{\circ}$ ) som viss tomgångskörning kan accepteras.

Avslutningsvis hävdar motionärerna att de av dem påtalade frågorna måste regleras innan ett generellt förbud mot tomgångskörning införs, enär man annars tillskapar en bestämmelse utan reell effekt. En föreskrift om tomgångskörning är inget hjälpmedel då det gäller att minska den allmänna luftföroreningsnivå, som biltrafiken nu orsakar inom våra tätorter. Tomgångskörningen är dock ett avgränsat problem, som kan angripas direkt till fromma för en förbättrad luftsituation. Detta problem kan, anser motionärerna, lösas genom en på hygieniska bedömningar och trafik-säkerhetsyhän syn väl grundad bestämmelse i vägtrafikförordningen.

### Frågans tidigare behandling

Vid 1967 års riksdag framlades i propositionen 1967: 166 förslaget till nu gällande förbud mot användning av aggregat för uppvärmning av motor genom tomgångskörning inom tätbebyggt område. I propositionen anförde föredragande departementschefen beträffande förevarande fråga att det låg nära till hands att införa en generell bestämmelse om förbud mot tomgångskörning. I sammanhanget hänvisades till den bestämmelse som meddelats för Stockholms stad med stöd av hälsovårdsstadgan och till en uppgift att liknande bestämmelser övervägdes också i vissa andra städer. Det framhölls vidare att en generell bestämmelse skulle kunna ge vissa fördelar också i

andra hänseenden. Ett förbud utformat så att förare inte tilläts lämna sin bil med motorn gående kunde antas i någon mån minska antalet bilstölder och förebygga vissa barnolyckor. Det framhölls emellertid att frågan måste utredas ytterligare.

*Kommunikationsdepartementets ledningsgrupp rörande utvecklingsarbete på bilavgasområdet* lade i april 1968 fram förslag till åtgärder rörande avgaser på bensindrivna bilar (Stencil K 1968: 2).

Beträffande åtgärder för att begränsa tomgångskörning erinrade ledningsgruppen om att undersökningar vid avgaslaboratoriet i Studsvik visat att en bil vid tomgångskörning med varm motor i genomsnitt per tidsenhet släpper ut en mängd av koloxid och kolväten som uppgår till ungefär 50 % av motsvarande utsläpp vid normal stadskörning (ECE-körcykel). Tomgångskörning i bilköer påverkar i hög grad föroreningshalterna i omgivningen eftersom biltätheten då är stor. Trots detta hade ledningsgruppen kommit fram till att någon begränsning av tomgångskörning i bilkö inte borde övervägas. En föreskrift om skyldighet att stänga av motorn i bilkö skulle nämligen bli ytterst svår att övervaka och dessutom medföra ökad risk för ytterligare stockningar på grund av startsvårigheter för bilarna.

Däremot borde enligt ledningsgruppens uppfattning en begränsning av tomgångskörning av bilar som inte var i trafik övervägas. Sådan tomgångskörning skedde huvudsakligen i varmhållningssyfte. Den var i första hand ett problem för större tätorter. Gruppen erinrade om att i Stockholm meddelats förbud med stöd av hälsovårdsstadgan mot tomgångskörning under längre tid än tre minuter. En generell bestämmelse rörande tomgångskörning borde enligt ledningsgruppens mening införas men avse endast tätbebyggda områden. Bestämmelsen borde lämpligen införas i 58 § VTF och utformas så, att inom tätbebyggt område motorn inte fick sättas eller hållas i gång annat än när fordonet stod under omedelbar uppsikt av någon som ägde föra det. Ledningsgruppen tillade att en sådan bestämmelse också skulle innebära fördelar från brottssynpunkt och när det gällde att förhindra vissa barnolyckor. Denna synpunkt hade framhållits i prop. 1967:166. Avgasutsläppen blev visserligen inte mindre därför att föraren befann sig i eller vid bilen. För den av gruppen föreslagna bestämmelsen talade emellertid att övervakningen underlättades. Den onödiga tomgångskörningen kunde antas i praktiken upphöra i det närmaste helt om bestämmelsen infördes. Bestämmelsen skulle visserligen inte hindra taxiförare, som i regel hade sina parkerade fordon under omedelbar uppsikt, från att värma motorn genom att köra den på tomgång. Ledningsgruppen ansåg emellertid att olägenheter genom avgasutsläpp vid taxistationer i första hand borde lösas genom flyttning av dessa till lämpligare platser.

Ledningsgruppens förslag till åtgärder *r e m i s s b e h a n d l a d e s*. Förslaget om förbud mot tomgångskörning tillstyrktes eller lämnades utan

erinran av *statens trafiksäkerhetsverk*, *statens naturvårdsverk*, *kommerskollegium*, *LO*, *TCO* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening*. *Statens vägverk*, som också tillstyrkte förslaget, påpekade att det, om tidsbegränsning av tomgångskörning skulle införas, måste beaktas att vissa fordon hade lastbilskran och annan utrustning som drevs av fordonets motor med körning som var att hänföra till tomgångskörning. Vägverket framhöll vidare att en tidsbegränsning av tomgångskörningen kunde vara till olägenhet för många bilägare som inte hade elvärmare eller annan värmare för parkeringsbruk. Vid kall väderlek kunde föreskriven maximitid för tomgångskörning vara otillräcklig för erforderlig defrostvärme.

*Göteborgs stad* önskade en skärpning av den föreslagna bestämmelsen därhän att motor endast i speciella undantagsfall skulle få gå på tomgång även om fordonet stod under förarens omedelbara uppsikt.

Enligt *Svenska teknologföreningens* mening var ledningsgruppens förslag vagt formulerat och kom i praktiken att få obetydlig verkan. Vad som menades med »omedelbar uppsikt» kunde tolkas mycket olika. Föreningen ville dock tillstyrka att en bestämmelse om förbud mot tomgångskörning infördes om den gavs en klarare formulering.

*Stockholms stad* påpekade att ledningsgruppens förslag innebar att tomgångskörning kunde ske avsevärda tider utan hinder av förbud, t. ex. av bussar vid ändhållplatser, av taxibilar och andra bilar i yrkestrafik samt av privatbilar. Sådana former av tomgångskörning förhindrades med en regel av den typ som gällde i Stockholm. Storstockholms planeringsnämnds miljövårdskommitté hade nyligen rekommenderat att en sådan regel infördes i hela Storstockholm. Staden ansåg att ett tidsbegränsat förbud var att föredra framför det som ledningsgruppen föreslagit. Även *länsstyrelsen i Stockholms län* förordade ett tidsbegränsat förbud enligt den modell som tillämpades i Stockholm. En sådan bestämmelse, som hade ett mera fixerat innehåll än den föreslagna, var nämligen fördelaktigare från tillämpningssynpunkt. Eftersom olägenheten av tomgångskörning inte minskades av att föraren satt i bilen eller fanns i närheten var den också materiellt riktigare. *Rikspolisstyrelsen* framhöll att den föreslagna bestämmelsen inte utgjorde något hinder mot en långvarig tomgångskörning. Styrelsen förordade — bl. a. för att möjliggöra övervakning av efterlevnaden — att bestämmelsen fick en sådan utformning att den gav en exakt gräns för den längsta tid som kunde godtas. Den nu på vissa håll gällande treminutersgränsen föreföll styrelsen vara väl avpassad. *Kommerskollegium* däremot ansåg att ledningsgruppens förslag har den fördelen i förhållande till exempelvis treminutersregeln att bevisning om förseelse underlättades.

*Sveriges trafikbilägares riksorganisation* kunde inte tillstyrka generella bestämmelser om förbud mot tomgångskörning. Från ett sådant förbud måste enligt föreningen i varje fall kunna göras undantag eller beviljas dispens för de yrkesgrupper, t. ex. taxiförare, som var beroende av bilmotorn som

värmekälla på sin arbetsplats i fordonet. *Motororganisationernas samarbetsdelegation* ansåg att den av ledningsgruppen föreslagna bestämmelsen var mycket svår att övervaka effektivt och delegationen avstyrkte därför förslaget. Lokala bestämmelser bedömde delegationen som lämpligare.

*Arbetarskyddsstyrelsen* framhöll att om föreskrifter meddelades som omöjliggjorde körning av fordonsmotor för t. ex. värmning av förar- och passagerarutrymme, trafiksäkerhetsverket borde bemyndigas att i fråga om taxibilar och andra motordrivna fordon meddela anvisningar om de åtgärder som fick vidtas i stället för den förbjudna körningen av motorn.

Vid 1968 års riksdag framlades en proposition (1968: 160) med förslag till ändring av vägtrafikförordningen som gjorde det möjligt att införa bestämmelser för att minska luftföroreningarna genom avgaser från bensindrivna bilar. Några bestämmelser om förbud mot tomgångskörning innehöll förslaget dock icke.

I propositionen, såvitt rörde förevarande fråga, hänvisade departementschefen till vad som uttalats i propositionen 1967: 166 samt anförde därefter följande.

I och för sig framstår det som tämligen självklart att föraren inte bör lämna motorfordon vars motor är i gång. Som framhållits under remissbehandlingen av ledningsgruppens förslag skulle det emellertid med en regel av denna innebörd troligen bli betydande tolknings- och bevisproblem vid tillämpningen. En regel av samma innebörd som det förbud mot tomgångskörning under längre tid än tre minuter som gäller i Stockholm skulle ha vissa fördelar bl. a. från dessa synpunkter. Från en generell sådan regel skulle det emellertid bli nödvändigt att göra åtskilliga undantag. Härtill kommer att behovet av en sådan regel och behovet av undantag därifrån varierar lokalt. Såvitt hittills föreliggande material utvisar gäller allmänt att tomgångskörning av uppställda bilar som orsak till luftföroreningarna spelar en förhållandevis liten roll i större delen av landet. Vad jag nu har sagt talar för att man i vart fall tills vidare bör avstå från särskild reglering av tomgångskörning i VTF och att frågan således liksom hittills får regleras genom föreskrifter i lokala hälsovårdsordningar.

Frågan föranledde ingen motion eller debatt i riksdagen.

### Utskottet

Enligt 58 § vägtrafikförordningen (VTF) skall förare av motordrivet fordon i görligaste mån tillse att fordonet inte släpper ut gas och rök i sådan mängd att olägenhet uppstår. Vidare förbjuds användningen inom tätbebyggt område av aggregat för uppvärmning av motorn genom tomgångskörning. Sistnämnda bestämmelse gäller sedan den 1 januari 1968. Den närmare regleringen av tomgångskörning sker f. n. genom föreskrifter i lokala hälsovårdsordningar. Som exempel härpå kan nämnas den i hälsovårdsordningen för Stockholms stad intagna bestämmelsen att tomgångs-

körning av motorfordon, som ej befinner sig i trafikkö, får inom stadens planlagda område äga rum under högst tre minuter.

I motionerna framhålls att fordonsförarna inte rimligen kan känna till alla olika hälsovårdsordningar för de kommuner, som de eventuellt passerar. Åtgärder mot tomgångskörning är enligt motionärerna en riksangelägenhet, och en generell bestämmelse beträffande tomgångskörning bör därför införas i vägtrafikförordningen. En tidsgräns måste därvid anges. Med hänsyn till att viss tomgångskörning måste tillåtas, bl. a. på grund av att vissa fordon har utrustning som drivs av fordonets motor, bör även begreppet otillåten tomgångskörning närmare regleras. Motionärerna yrkar därför att riksdagen begär sådan översyn av 58 § VTF att tomgångskörning av motorfordon klart regleras med hänsyn till tid, plats och övriga omständigheter.

Utsläppet av bilavgaser genom onödig tomgångskörning utgör otvivelaktigt ett allvarligt luftvårdsproblem. Utskottet vill därför understryka vikten av att åtgärder mot sådan tomgångskörning vidtas i erforderlig utsträckning. Den av motionärerna föreslagna regleringen genom generella bestämmelser i vägtrafikförordningen skulle medföra vissa fördelar från bl. a. den genomgående trafikens synpunkt. Tomgångskörning är emellertid huvudsakligen ett problem för de större tätorterna. En generell bestämmelse måste även nödvändigtvis förses med åtskilliga undantag. Såsom motionärerna framhållit är vissa bilar som lyfter, pumpar, lastar m. m. tvingade att låta motorn gå på tomgång under längre tid. Vidare måste t. ex. taxibilar, vilkas radioanläggningar kräver kontinuerlig laddning av batteriet, tillåtas viss tomgångskörning. Även de klimatologiska förhållandena kan framtvinga tomgångskörning. Behovet av undantag torde variera lokalt. Nämnda omständigheter talar enligt utskottet för att man tills vidare inte bör genomföra en generell reglering utan att frågan som hittills får regleras genom föreskrifter i lokala hälsovårdsordningar. Skulle den lokala regleringen så småningom leda till alltför varierande och skilda bestämmelser i landet kan det dock bli nödvändigt att överväga införandet av generella bestämmelser i vägtrafikförordningen. Utskottet förutsätter därför att frågan följs med uppmärksamhet av de organ som handhar trafiksäkerhets- och luftvårdsfrågor.

På grund av det anförda finner utskottet att motionerna inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd.

Utskottet hemställer

att motionerna I: 513 och II: 600 icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 28 april 1970

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK GREBÄCK

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från första kammaren: herrar Göran Karlsson (s), Svante Kristiansson (s), Åkesson (fp), Ebbe Ohlsson (m), Erik Jansson (s), Ernulf (fp)\*, Ferdinand Nilsson (cp) och fru Landberg (s);

från andra kammaren: herrar Grebäck (cp), Svenning (s), Hedin (m), fröken Anderson (s)\*, herrar Hammarberg (s)\*, Johnsson i Blentarp (s), Josefson i Arrie (cp) och Sellgren (fp).

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.