

Nr 59

Utlåtande i anledning av väckta motioner om trafiksäkerhet, om ökad trafikundervisning, om åtgärder för att åstadkomma trafiksäkrare bilar och om åtgärder för att öka efterfrågan på trafiksäkra motorfordon.

Till allmänna beredningsutskottet har hänvisats följande motioner angående trafiksäkerhet och trafikundervisning samt angående trafiksäkra motorfordon m. m., nämligen:

1. de likalydande motionerna I: 129 av herr *Holmberg m. fl.* och II: 174 av herr *Bohman m. fl.* till den del motionerna avser frågor om trafiksäkerheten. I vad gäller dessa frågor hemställes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning och förslag angående åtgärder i syfte att förbättra trafiksäkerheten enligt de riktlinjer som uppdragits i motionerna;

2. de likalydande motionerna I: 347 av herr *Harald Pettersson m. fl.* och II: 409 av herrar *Boo* och *Larsson* i Borrby, vari hemställes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om en skyndsam prövning av och förslag till en utvidgad trafikundervisning i enlighet med vad i motionerna anförts;

3. de likalydande motionerna I: 30 av herr *Palm* och II: 58 av herr *Lindahl*, vari hemställes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning och förslag angående vad som kan göras i bilarnas grundkonstruktion och utrustning för att nå en ökad säkerhet och i samband därmed hur typbesiktningen skall kunna effektiviseras och i högre grad inriktas på människans förmåga att klara de krav som ställs i den ökande trafiken;

4. de likalydande motionerna I: 49 av herr *Nyman m. fl.* och II: 86 av herr *Nihlfors m. fl.*, vari hemställes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning angående åtgärder för att stimulera till ökad efterfrågan på från trafiksäkerhetssynpunkt välkonstruerade och välrustade motorfordon samt i samband därmed om möjligheterna till en tillfredsställande objektiv konsumentupplysning.

Utskottet har beslutat upptaga motionerna till gemensam behandling.

Motionerna

I motionerna I: 129 och II: 174 framhålles i här ifrågavarande delar att säkerheten på våra gator och vägar är otillfredsställande och kan ytterligare

1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1966. 11 saml. Nr 59*

försämras med den pågående, starka stegringen av antalet motorfordon om inte trafiksäkerhetsarbetet intensifieras. Inte minst spelar goda vägar härvid en stor roll.

Problemet har utom en humanitär också en nationalekonomisk sida. Samhällets kostnader för trafikolyckorna beräknades år 1964 till 1 400 miljoner kronor. En nedskärning av antalet olyckor med bara fem procent skulle betyda en besparing på omkring 100 miljoner kronor.

För en effektivisering av trafiksäkerhetsarbetet fordras ett tillräckligt omfattande och tillförlitligt grundmaterial.

Trafikolyckornas innebörd kan för närvarande bäst belysas genom beräkningar över vad de kostar samhället i form av skadade och dödade. Personskadornas fördelning på olyckstyper och tidsperioder, åldrar och trafikanttyper kan också ge vägledning för planering av forskning och åtgärder i avvaktan på mer detaljerade resultat.

Motionärerna refererar härefter uppgifter ur den sammanställning av personskadeolyckor i trafiken som gjorts av trafiksäkerhetsrådet och som bygger på statistiska centralbyråns material från år 1962. Vidare redogöres för vissa resultat av undersökningar i Tyskland och USA.

Motionärerna understryker i anslutning härtill bl. a. att det i påfallande stor utsträckning är barn och ungdomar inom alla trafikantkategorier — fotgängare, cyklister, mopedister och bilister — som drabbas vid trafikolyckor.

Motionärerna anför fortsättningvis härom bl. a. följande.

Eftersom flertalet personer uppträder i olika trafikantkategorier under olika skeden i livet innebär det för den som under förskoleåldern debuterar som fotgängare, under skolåren som cyklist, vid 15 år får moped och vid 18 tar körkort för bil att han ända upp till 25 års ålder befinner sig inom de grupper som har de största antalet skadade inom respektive årsklass. De oskyddade trafikantgruppernas med åldern stigande antal skadade innebär också att samma person om han slutar att köra bil i 55—60-årsåldern återbörjas till de trafikantgrupper som där har högsta antalet skador.

Detta förhållande ger anledning att ställa frågan om inte människans förmåga att anpassa sig till trafikens krav är alltför begränsad för att man skall kunna hoppas på att med enstaka punktinsatser nå en rimlig säkerhet i trafiken. Det är angeläget att människans kapacitet som trafikant görs till föremål för en brett upplagd forskningsinsats. Det är härvid nödvändigt för insamling och bearbetning av grundmaterialet, planering och utförande av undersökningar och experiment och för kontroll av effekten av olika vidtagna åtgärder, att samordning av åtgärder inom alla trafiksäkerhetsforskningens fält sker genom gemensam planering av arbetet och redovisning av resultaten.

I motionerna beröres vidare spørsmål om trafikforskningen och om effekten av fartbegränsning, förstärkt trafikövervakning, undervisning och upplysning m. m. Motionärerna lämnar följande förslag till åtgärder.

1. En ökad insats av forskning för att klarlägga trafikolyckornas uppkomst, förlopp och betydelse för den enskilde och samhället. Härigenom bör man erhålla det underlag som behövs för att påvisa och angelägenhetsgradera de åtgärder som kan komma i fråga för att befrämja trafiksäkerheten. Denna insats bör ha formen av dels permanent organiserade arbetsgrupper för en kontinuerlig uppföljning av trafikens omfattning och sammansättning under olika förhållanden och de olika trafikantgruppernas belastning av personskadeolyckor, något som också förutsätter inrättande av centralt register för körkort och fordon, dels institutionell forskning beträffande fysiologiska, psykologiska och pedagogiska problemställningar i trafiken. Detta förutsätter bl. a. tillgång till en avancerad körsimulator och experimentbanor.

2. En effektiviserad undervisning och träning av körkortsaspiranter på basis av aktuella forskningsrön med huvudvikten lagd på att med olika medel söka minska personskadeolyckorna vid landsvägskörning och i mörker. I körkortsutbildningen bör vidare ingå undervisning om omhändertagande av skadade personer. Problemet om de nyblivna förarnas olycksbenägenhet bör ytterligare studeras.

3. En effektiviserad övervakning som tar hänsyn till olyckornas fördelning på trafikantgrupper och tidsperioder och med främsta uppgift att upplysa, varna och tillrättavisa trafikanterna. Här bör särskilt framhållas den stora betydelse som helikopterövervakningen visat sig ha. I årets statsverksproposition föreslår departementschefen att en helikopter anskaffas i detta syfte. Vi finner rikspolisstyrelsens äskande om fyra helikoptrar väl motiverat, varför vi biträder styrelsens framställning.

4. Undersökning i syfte att klarlägga minskningen i antalet inträffade olyckor vid förstärkt trafikövervakning. Man bör då även beakta de ökade personalresurser som denna förstärkta övervakning medför. Härigenom torde man kunna göra en lämplig avvägning vilka trafikövervakningsinsatser som ger bäst uttryck för både den enskilde och samhället.

5. En effektiviserad propaganda riktad till de grupper och avseende de trafiksituationer där problemen är störst. Denna bör i första hand vända sig till de unga men även ta sikte på att informera föräldrar, lärare och övriga som frivilligt engagerar sig i trafiksäkerhetsarbetet. Till effektiviseringen hör även en fortlöpande vetenskaplig kontroll av effekten av sådan propagandaverksamhet.

6. Större resurser för ambulanstjänst och förbättrad utbildning av ambulanspersonal. Många dödsfall i trafiken skulle ha förhindrats om kompetent vård snabbt kunnat ges.

I motionerna I: 347 och II: 409 framhålles likaså att framför allt barn och ungdom drabbas av de ökande trafikolyckorna och att radikala åtgärder kräves på trafiksäkerhetens område. Motionärerna tar särskilt upp frågan om trafikundervisningen, som de anser bör i möjligaste mån utvidgas.

Många erhåller teoretisk och praktisk trafikutbildning i samband med körkortsutbildningen. Det skulle, anför motionärerna, vara av värde om samhället i princip beredde samtliga medborgare möjlighet att erhålla en teoretisk trafikundervisning av ungefär samma omfattning som delges eleverna i körskolor. Effektivast inte minst ur trafiksäkerhetssynpunkt

skulle det vara om denna undervisning skedde så snart som möjligt efter den grundläggande undervisningen och företrädesvis innan den lagstadgade minimiåldern för erhållande av körkort uppnåtts.

En sådan påbyggd undervisning bör integreras i den kommande ungdomsskolan. Det kan ordnas praktiskt så att alla elever i yrkesskolan får denna undervisning. Om det visar sig svårt att inrymma undervisningen i gymnasiet och fackskolan kan dessas elever t. ex. på kvällstid delta i yrkesskolans undervisning.

Frågan bör prövas i anslutning till yrkesutbildningsberedningens förslag.

I motionerna I: 30 och II: 58 framhålles att man trots ett omfattande trafiksäkerhetsarbete på många år inte gjort något väsentligt åt bilarnas grundkonstruktion. Tekniker och formgivare har i första hand intresse för bilarnas fart och utseende, och dagens bilar har egenskaper som bidrar till att öka olycksfallsriskerna i trafiken. Bl. a. är bromssystemen i många fall otillfredsställande. Experter har uttalat att man för en ringa kostnad kan applicera en bromstrycksregulator, som inte låser hjulen vid inbromsning. Vidare har strävan att åstadkomma god sikt i bilen ibland lett till olämpliga glaskonstruktioner. Defrostersystemet är samtidigt ofta underdimensionerat. Belysningsanordningarna är undermåliga. Det är tekniskt möjligt att utrusta bilarna med polariserat ljus och insatser i vindrutorna, så att bilarna kan mötas med helljus utan att förarna bländas.

Det är sannolikt fabrikanternas ambition att ständigt pressa upp fartmöjligheterna som utgör den största faran. I Tyskland och Frankrike planerar man att införa speciella förartillstånd för de snabbaste vagnarna.

Friskluftstintaget sitter fortfarande på många bilar i höjd med avgasröret på den bil som står framför i kön, och bullernivån i bilarna är oftast sådan att den överstiger vad som är tillåtet i en mekanisk verkstad.

Motionärerna ställer frågan, ifall det är farligare om bensintanken place-
ras i det främre bagageutrymmet i bilar med motorn bak och uttalar att sådana förmodanden ofta görs men att någon på fakta grundad undersökning aldrig har företagits.

Sammanfattningsvis anför motionärerna att kritiken gentemot bilfabrikanterna för deras nonchalans av säkerhetskraven är svidande och att man även utomlands har uppmärksammat dessa företeelser. Att det går att bygga trafiksäkrare bilar erkänns av alla bilfabrikanter, men intresset för en insats på detta område tycks inte vara så stort.

Samhället har ansvaret för att bilsäkerheten inte försummas av fabrikanterna.

I motionerna I: 49 och II: 86 understrykes den starka ökning av antalet trafikolyckor som följt med fordonsparkens tillväxt. Motionärerna framhåller, liksom skett i de ovan refererade motionerna, fordonets roll som

olycksfaktor och anför bl. a. såsom särskilt anmärkningsvärt att uppenbart livsfarliga tekniska felkonstruktioner förekommer på vanliga bilfabrikat. Enligt motionärerna bör följande tre åtgärder utöver de hittills insatta diskuteras, nämligen genomgripande typbesiktning, förbättrad, objektiv konsumentupplysning och differentierad beskattning, allt i syfte att minska risken för att undermåliga fordon utbjudes på bilmarknaden. De två förstnämnda åtgärderna har behandlats i en promemoria angående frågan om effektivare typbesiktning samt om möjligheterna till konsumentupplysning rörande motorfordon som utarbetats inom kommunikationsdepartementet. I promemorian framförda synpunkter och förslag synes så värdefulla, att de bör föranleda snara åtgärder.

Motionärerna anför kritiska synpunkter på bilfabrikanternas inställning till bilarnas utformning, vilka synpunkter i princip ansluter sig till vad som härom uttalats i motionerna I: 30 och II: 58. I övrigt betonas särskilt vikten av en effektiv konsumentupplysning.

Frågan är, säger motionärerna, vad statsmakterna kan göra för att stimulera allmänhetens efterfrågan på trafiksäkrare bilar och därmed för att påverka fabrikanternas intresse för förbättrade konstruktioner. Bl. a. torde det vara möjligt att nå resultat genom att beskattningen differentieras med hänsyn till bromseffekt, tålighet vid kollision, säkerhetsutrustning, rattens konstruktion, o. s. v.

Försäkringsbolagen har i vad man kallar »Biltariff 66» tagit hänsyn till faktorer som de ovannämnda, och redan har bilfabrikanter och importörer anmält intresse för att genom förbättringar av sina produkter få ned dessa i en gynnsammare premieklass. Tydligt är att konsumenternas efterfrågan i viss grad kan dirigeras i önskad riktning genom premie- och avgiftspolitik.

En skyndsam utredning bör ske av frågan hur bilisternas intresse för trafiksäkrare fordon kan stimuleras. Utredningen kan lämpligen samordnas med undersökning angående de redan aktualiserade spörsmålen om effektivare typbesiktning och konsumentupplysning.

Beträffande motiveringarna i övrigt får utskottet hänvisa till motionerna II: 174, II: 409, II: 58 och I: 49.

Remissyttrandena

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna I: 129 och II: 174 från *statens trafiksäkerhetsråd*, *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)* och *Motororganisationernas samarbetsdelegation (MSD)*, över motionerna I: 347 och II: 409 från *skolöverstyrelsen* och *statens högertrafikkommission* samt över motionerna I: 30 och II: 45 ävensom I: 49 och II: 86 från *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *statens trafiksäkerhetsråd*,

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, Motororganisationernas samarbetsdelegation och AB Svensk bilprovning.

Yttrandena är som bilaga fogade till utskottets utlåtande (bil. 1) och nedan återges i korthet remissinstansernas ställningstaganden till motionärernas utredningsförslag.

Motionerna I: 129 och II: 174 angående trafiksäkerheten i stort.

Trafiksäkerhetsrådet framhåller att goda förutsättningar föreligger för en successiv utbyggnad av trafiksäkerhetsarbetet i de avseenden som berörs i motionerna och att åtgärder från riksdagens sida f. n. icke erfordras. *NTF* finner ej heller erforderligt med någon särskild utredning men understryker vikten av ökade resurser för arbetet på trafiksäkerhetens område. *MSD* hemställer att av delegationen anförda synpunkter delges Kungl. Maj:t.

Motionerna I: 347 och II: 409 angående utvidgad trafikundervisning. *Skolöverstyrelsen* har intet att erinra emot en prövning men anser den böra ske i samband med behandlingen av bilförarutredningens förslag. *Högertrafikkommissionen* förordar att statsmakterna i första hand tar ställning till frågan om trafikundervisningen i grundskolan och därefter prövar frågan om åtgärder i den av motionärerna angivna riktningen.

Motionerna I: 30 och II: 58 samt I: 49 och II: 86 angående trafiksäkrare bilar m. m.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner icke påkallat med ytterligare utredning. *Trafiksäkerhetsrådet* anför att många av de grundläggande principerna för konstruktionen av motorfordon bör överses, varvid trafiksäkerhetssynpunkter bör ges ett avgörande inflytande. Övervägandena bör dock ske inom ramen för det internationella samarbetet. *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* framhåller att de i motionerna upptagna frågorna redan uppmärksamats och behandlas inom kommunikationsdepartementet och inom typbesiktningorganisationen och finner därför icke erforderligt med ytterligare utredningar. *MSD* finner av motionärerna anförda huvudsynpunkter redan nu kunna tillgodoses inom ramen för det pågående trafiksäkerhetsarbetet men anser sig dock icke böra avstyrka förslagen om utredning, vilken skulle kunna bli av värde vid den närmare utformningen av det blivande trafikverkets arbetsuppgifter.

Utskottet

I förevarande motioner har upptagits ett antal spørsmål rörande trafiksäkerheten i stort (I: 129 och II: 174), angående utvidgad trafikundervisning (I: 347 och II: 409), angående ökad säkerhet i bilarnas grundkonstruktion och utrustning (I: 30 och II: 58) samt angående åtgärder för att stimulera efterfrågan på trafiksäkra bilar ävensom för åstadkommande av en objektiv konsumentupplysning beträffande bilar (I: 49 och II: 86).

I motiveringen till motionerna I: 129 och II: 174 framlägges en rad förslag till åtgärder avseende i huvudsak forskningen om trafikolyckorna, undervisningen av körkortsaspiranter, förstärkt trafikövervakning och undersökning beträffande effekten av sådan övervakning, effektivare propaganda och ökade resurser för ambulanstjänsten. Frågan om trafikundervisning i skolorna beröres i motionerna I: 347 och II: 409.

Vad gäller *forskningen* får utskottet erinra om att väsentliga uppgifter i fråga om ledningen och samordningen av forskningsarbetet ankommer på statens trafiksäkerhetsråd. Rådet har, som även omnämnes i motionerna, i anslutning till sina anslagsäskanden för budgetåret 1966/67 lagt fram ett program för utbyggnad av forskningen under en period till och med budgetåret 1970/71. Omfattningen av den föreslagna utbyggnaden kan belysas av att medan forskningsanslaget för budgetåret 1965/66 var 1,40 milj. kronor, behovet beräknats till 4,47 milj. kronor för budgetåret 1970/71. Årets riksdag har godkänt en för innevarande budgetår begärd höjning av anslaget med 250 000 kronor. Det kan också framhållas att frågan om trafiksäkerhetsforskningen prövas av en särskild kommitté, 1964 års transportforskningsutredning. Utskottet vill understryka vikten av att forskningen erhåller goda resurser och anser det kunna förutsättas att de i motionerna anförda synpunkterna i denna fråga blir tillbörligt beaktade i det fortsatta utbyggnadsarbetet.

Beträffande spörsmålen om utvidgad *undervisning* i trafiksäkerhetsfrågor av körkortsaspiranter och skolelever får utskottet framhålla att bilförarutredningen framlagt ett förslag (SOU 1965: 42), vari dessa problem behandlas. Betänkandet är efter remissförfarande under prövning inom Kungl. Maj:ts kansli. Enligt utskottets mening bör den i motionerna berörda frågan om undervisning tagas upp i anslutning till den slutliga behandlingen av bilförarutredningens förslag. Utskottet anser det kunna förutsättas att expansionen inom biltrafiken kommer att föranleda att trafikfrågorna ges ökat utrymme i undervisningen.

Vad gäller frågan om *förstärkt trafikövervakning* får utskottet anföra att materialet från den omfattande undersökningen år 1965 angående effekten av sådan övervakning, den s. k. Mälarundersökningen, nu slutgiltigt bearbetats och att en rapport härom nyligen framlagts. De vunna erfarenheterna är avsedda att läggas till grund för fortsatt försöksverksamhet. Såvitt utskottet kunnat finna fäster vidare den för trafikövervakningen ansvariga centrala myndigheten, statens polisstyrelse, stor vikt vid att övervakningen skall bli så effektiv som möjligt och i stor utsträckning syfta till att lämna trafikanterna råd och vägledning. Utskottet finner för egen del en ändamålsenlig övervakning vara av stor betydelse i trafiksäkerhetsarbetet och förutsätter att den pågående utvecklingen av övervakningsorganisationen kommer att leda till en allt effektivare övervakning.

Beträffande den i motionerna upptagna frågan om effektivare *propaganda* i trafiksäkerhetsfrågor får utskottet anföra att information främst lämnas

av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Som framgår av föreningens yttrande över motionerna anser föreningen det påvisat att upplysningen haft viss betydelse och är beredd att i den mån resurser ställs till förfogande företaga mera ingående mätningar av informationsverksamhetens effekt. Utskottet vill vidare erinra om det mycket brett upplagda upplysningsarbete som inför den förestående övergången till högertrafik igångsatts av statens högertrafikkommission och som under den fram till omläggningen kvarvarande tiden torde komma att ytterligare intensifieras.

Vad gäller frågorna rörande *ambulanstjänsten* vill utskottet framhålla att landstingen numera är huvudmän för ambulansväsendet. Ambulanstjänsten betraktas numera som en i sjukvården integrerad verksamhet och huvudmännen fäster stor vikt vid att ambulanserna skall kunna bemannas med sjukvårdskunnig personal. Läroplaner är utarbetade för utbildning av sådan personal och en första kurs för lärare har i april 1966 anordnats av medicinalstyrelsen. Härutöver har redan i ett antal landsting viss utbildning av ambulanspersonal organiserats. De sålunda vidtagna åtgärderna synes utskottet innebära att motionärernas önskemål i fråga om ambulanstjänsten blir i allt väsentligt tillgodosedda.

I motionerna I: 30 och II: 58 samt I: 49 och II: 86 framföres kritiska synpunkter beträffande bilfabrikanterna som enligt motionärerna i hög grad försummat säkerhetsfaktorerna vid bilmodellernas konstruktion och utrustning och i stället satsat på sådana egenskaper som komfort, utseende och goda fartresurser. I motionerna I: 30 och II: 58 nämnes bl. a. ett antal tekniska detaljer som i vissa bilmärkens konstruktion är otillfredsställande från säkerhetssynpunkt och framhålles att samhället har ansvar för att säkerheten inte försummas av fabrikanterna. En skyndsam kartläggning bör ske beträffande åtgärder som kan vidtagas från samhällets sida i detta syfte. Motionärerna efterlyser vidare en effektivisering av typbesiktningen. Sistnämnda spørsmål tas även upp i motionerna I: 49 och II: 86, vari vidare bl. a. som lämpliga åtgärder framhålles en förbättrad objektiv konsumentupplysning samt en med hänsyn till bilarnas säkerhetsutrustning m. m. differentierad beskattning.

Den synnerligen livliga allmänna debatt som sedan en tid pågår i hörande frågor såväl i Sverige som utomlands, i synnerhet i USA, visar enligt utskottets mening att de i motionerna upptagna frågorna äger stor aktualitet. Utskottet har genom studiebesök vid ett antal bilfabriker och provningsanläggningar m. m. i Sverige, Belgien och Västtyskland sökt bilda sig en uppfattning om bilfabrikanternas syn på bilsäkerhetsfrågorna och det arbete för ökad säkerhet som pågår inom fabrikationen. De iakttagelser som utskottet därvid kunnat göra och de informationer som lämnats har synts utskottet tala för att kraven på säkerhet i konstruktion och utrustning nu ägnas avsevärt skärpt uppmärksamhet av fabrikanterna.

Vad gäller åtgärder som är möjliga att vidtaga från det allmännas sida

kommer främst i åtanke en effektiviserad typbesiktning, vilken efterlysts i båda motionsparen, samt lagstiftning angående bilarnas beskaffenhet och utrustning.

Beträffande typbesiktningen får utskottet erinra om att 1964 års riksdag beslutat om vissa åtgärder i syfte att effektivisera verksamheten. Den nya organisationen är ännu under utbyggnad och det bör beaktas att på typbesiktningssområdet pågår en ständig utveckling — nya kontroll- och mätmetoder utarbetas och utsträcker till allt flera detaljer på fordonen etc. Utskottet vill framhålla angelägenheten av att verksamheten erhåller tillräckliga resurser för att kunna motsvara de ökade krav som utvecklingen ställer på densamma.

I förevarande sammanhang bör även de uppgifter med kontrollbesiktningar av motorfordon som omhänderhas av AB Svensk bilprovning uppmärksammas. Företaget har sedan starten år 1965 varit i tillväxt och publicerat ett omfattande material, som tilldragit sig stort intresse. Verksamheten är enligt utskottets mening av väsentlig betydelse inte endast direkt för ökad trafiksäkerhet utan även som informationskälla för typbesiktningssarbetet, bilmarknaden och konsumenterna. Ett nära, ömsesidigt samarbete har etablerats mellan organen för typbesiktning och för den löpande fordonskontrollen.

Med hänsyn till den förhållandevis korta tid som förflutit efter tillkomsten av de nya typbesiktningss- och kontrollorganisationerna och den utveckling som pågår är utskottet icke berett att nu förorda särskilda åtgärder med anledning av vad motionärerna anfört i förevarande frågor.

Bilmarknaden har successivt utvecklats till en utpräglad internationell marknad. I det svenska bilbeståndet förekommer ett synnerligen stort antal utländska bilmärken samtidigt som export av svensktillverkade bilar sker till ett femtiotal länder. Det är därför nödvändigt att möjligheterna till viss internationell enhetlighet i fråga om säkerhetsbestämmelserna beaktas. Frågor på området har behandlats bl. a. av särskilda organ inom FN:s europakommission och inom Internationella standardiseringsorganisationen. Som exempel härpå kan nämnas spörsmål om belysning, bromsar, buller, avgaser, säkerhetsbälten och lastbilshytter. Det kan vidare framhållas att Internationella turisttrafikförbundet nyligen tillsatt en kommitté med uppgift att organisera propaganda för säkerhetsanordningar på bilar. Av stor betydelse, även i det internationella samarbetet, torde vissa i USA tagna initiativ kunna bli. Där har för inköp av bilar för federalt bruk fastställts särskilda säkerhetskrav i tjugosex punkter som är avsedda att träda i kraft i oktober 1967. Kraven, som i korthet är återgivna i en till detta utlåtande fogad bilaga (bil. 2) hänför sig till exempelvis sådana detaljer som säkerhetsbälten, instrumentbrädan, styrinrättningen, säkerhetslås och gångjärn på dörrar, förankring av säten, blinksignaler, säkerhetsglas, bromssystem, armstöd och nackstöd, defrostersystemet, bränsletank och bränsle-

ledningarna etc. Utredning pågår f. n. med syfte att på samma sätt fastställa krav gällande för alla bilar — även till USA importerade.

De grundläggande allmänna svenska föreskrifterna om hur bilar skall vara beskaffade och utrustade lämnas i vägtrafikförordningen. De mera detaljerade reglerna angående tolkning och tillämpning av dessa bestämmelser ges av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom tillämpningsföreskrifter till förordningen. Förordningens föreskrifter är summariska och allmänt hållna och torde få anses vara i vissa avseenden föråldrade. Det må emellertid här anmärkas, att vid inköp för statliga ändamål, exempelvis för affärsverken och framför allt polisen, speciella krav ställts på säkerhetsanordningar. Så har exempelvis för polisens del fordrats speciella däck, särskilda anordningar i fråga om växel- och bromssystemen och beträffande vindrutetorkare och -spolare, från sidan synliga visare etc. Enligt vad utskottet erfarit har bilfabrikanterna visat stor förståelse för dessa krav och vidtagit åtgärder för att tillmötesgå dem.

Behovet av mera ändamålsenliga föreskrifter har uppmärksammats inom kommunikationsdepartementet, som för dessa frågor tillsatt en särskild arbetsgrupp. I gruppen är, förutom departementet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, rikspolisstyrelsen, statens väginstitut, trafiksäkerhetsrådet och AB Svensk bilprovning representerade. Gruppen, som noggrant följer den internationella aktiviteten på området, har till uppgift bl. a. att i syfte att åstadkomma mera betryggande och tidsenliga säkerhetsföreskrifter företa en översyn av de krav som i lagstiftningen ställs på våra bilar.

Utskottet ser med tillfredsställelse att frågorna om bilarnas trafiksäkerhet således tagits upp till ingående prövning och anser sig med hänsyn härtill icke ha anledning att f. n. förorda tillsättande av en särskild utredning. Det är emellertid enligt utskottets mening angeläget att, i avvaktan på att den pågående översynen slutföres, möjligheterna till partiella ändringar i eller tillägg till föreskrifterna blir beaktade. Utskottet kan icke bedöma vilka särskilda behov som på sådant sätt eventuellt bör i första hand tillgodoses men det synes som om bl. a. det ovannämnda tjugosexpunktsprogrammet kan lämna uppslag till överväganden i detta syfte.

Det i motionerna I: 49 och II: 86 framförda förslaget om en med hänsyn till trafiksäkerheten differentierad bilbeskattning anser sig utskottet på de i remissyttrandena anförda skälen icke böra biträda.

Beträffande det i samma motioner framställda yrkandet om effektivare konsumentupplysning får utskottet, som delar motionärernas uppfattning om vikten av sådan upplysning, anföra att frågan såvitt gäller insatser från statens sida nu beredes av en särskilt tillkallad expert och skall prövas av konsumentupplysningsberedningen. Utskottet vill även framhålla att den effektivisering av typbesiktningsverksamheten som är att förvänta och utvecklingen inom fordonskontrollen torde ge ett rikare och mera tillförlitligt

underlag för konsumentupplysning av typen varudeklaration e. d. än som nu är tillgängligt.

Utskottet vill avslutningsvis understryka att trafiksäkerheten är en utomordentligt viktig fråga i dagens samhälle och att stora ansträngningar bör göras för att komma till rätta med de problem som här anmäler sig. Många av de i de förevarande motionerna framförda synpunkterna förtjänar att beaktas och det synes utskottet som om de i stor utsträckning kan förväntas bli tillgodosedda genom den pågående utvecklingen, åtgärder som genomförts och initiativ som tagits — delvis efter det motionerna väckts. Utskottet åsyftar härmed effektiviseringen av typbesiktningen och av fordonskontrollen, de ökade resurserna för forskning och trafikövervakning, prövningen av framlagda utredningsförslag och pågående utredningsarbete, den av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande och högertrafikkommissionen bedrivna verksamheten m. m. Utskottet vill till vad här tidigare anförts beträffande spörsmålen om trafiksäkrare bilar foga, att, såvitt utskottet kunnat finna, bilindustrien är medveten om sitt ansvar för trafiksäkerheten och nedlägger ett omfattande och fortlöpande arbete på förbättringar — ett arbete som på vissa håll redan gett icke obetydliga resultat.

Utskottet är med hänsyn till det ovan anförda icke berett att f. n. biträda motionärernas förslag om utredningar, utan hemställer,

att motionerna I: 129 och II: 174 i vad motionerna hänvisats till allmänna beredningsutskottet, motionerna I: 347 och II: 409, I: 30 och II: 58 samt I: 49 och II: 86 i den mån de icke kan anses besvarade med vad utskottet anförts icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 23 november 1966

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Sörlin, Hellebladh, Svanström, Hedlund, Nyman, Hübinette, Axel Kristiansson, fru Hamrin-Thorell, herr Helge Karlsson och fröken Stenberg; samt

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm, herr Skoglösa, fru Jäderberg, herrar Hamrin i Kalmar, Dickson, Lundmark, Haglund, Wikner, Larsson i Borrby, Nilsson i Bästekille, fru Ekroth och herr Andersson i Örebro.

Remissyttrandena

Motionerna I: 129 och II: 174

Statens trafiksäkerhetsråd

Motionärerna har angivit sina yrkanden i sex punkter. Till dessa får trafiksäkerhetsrådet anföra följande.

1. Ökad insats av forskning för att klarlägga trafikolyckornas uppkomst, förlopp och betydelse.

Rådet har i sina petita för budgetåret 1966/67 presenterat ett program för trafiksäkerhetsforskningens utbyggnad och samordning under budgetåren 1965/71. Vid programmet finns fogad en preliminär kostnadskalkyl, vilken utvisar en ökning av rådets forskningsanslag från 1 400 000 kronor budgetåret 1965/66 till 4 470 000 kronor budgetåret 1970/71.

För budgetåret 1966/67 begärde rådet ett belopp av 1 650 000 kronor, d. v. s. en ökning med 250 000 kronor i förhållande till anslaget för innevarande budgetår (1 400 000 kronor). Kungl. Maj:t har hos riksdagen äskat det begärda beloppet.

Därest anslag till trafiksäkerhetsforskning även i fortsättningen kan ställas till förfogande i huvudsaklig överensstämmelse med rådets långtidsprogram och erforderlig forskarpersonal kan erhållas, torde en god och realistisk grundval skapas för trafiksäkerhetsforskningens vidare utbyggnad.

I detta sammanhang må även nämnas, att hela transportforskningens (inkl. trafiksäkerhetsforskningen) framtida organisation f. n. utredes av en särskild kommitté, 1964 års transportforskningsutredning.

2. Betydelsen av en effektiviserad undervisning och träning av körkortsaspiranter.

Hithörande och därmed sammanhängande spørsmål har utretts av bilförareutredningen, vars betänkande (SOU 1965/42) efter slutfört remissförfarande är föremål för behandling inom kommunikationsdepartementet.

3.—4. Effektiviserad övervakning.

Vid försök 1957 tillsammans med statspolisen påvisade trafiksäkerhetsrådet, att förstärkt polisövervakning har stor trafiksäkerhetsfrämjande effekt på såväl olycksutvecklingen som trafikanternas allmänna beteende. Dessa rön har bekräftats av en större undersökning, som rikspolisstyrelsen och rådet utförde under år 1965 (den s. k. Mälarundersökningen).

Rikspolisstyrelsen och rådet överväger att tillsammans med psykologisk expertis utföra studier som syftar till att utröna hur tillgängliga övervakningsresurser bäst skall utnyttjas och hur den enskilde polismannen skall utöva sin verksamhet för att största effekt ur trafiksäkerhetssynpunkt skall uppnås.

Erhållna undersökningsresultat visar enligt trafiksäkerhetsrådets uppfattning, att övervakningen av trafiken bör förstärkas såväl personellt som i fråga om motorfordon och andra erforderliga hjälpmedel.

Rikspolisstyrelsen har i olika sammanhang förklarat, att en av styrelsens angelägnaste uppgifter är att förstärka trafikövervakningen.

5. Effektiviserad propaganda bör riktas till de grupper och avse de trafik-situationer, där problemen är störst.

All upplysning och propaganda (information) måste vara underbyggd. Vid sidan av att erfarenhetsmässiga rön kan utgöra underlag för trafiksäkerhetsinformation är resultat av forsknings- och undersökningsverksamhet här av väsentlig betydelse. Vårt centrala organ för trafiksäkerhetsinformation, NTF, håller sig fortlöpande underrättat om vetenskapliga rön inom trafiksäkerhetsfältet och baserar i väsentlig mån sina undervisnings- och upplysningsaktioner på dessa. Som exempel härpå må nämnas NTF:s aktivitet såvitt gäller tillfälliga hastighetsbegränsningars effekt, mörkertrafikens problem och betydelsen av användande av säkerhetsbälten.

6. Större resurser för ambulanstjänst och förbättrad utbildning av ambulanspersonal.

Personskadorna i trafiken skulle helt säkert kunna mildras till sina verkningar — många gånger med räddade människoliv som resultat — om de skadade snabbt kom under sakkunnig behandling. Ett över hela landet effektivt ambulansväsen är därför av väsentlig betydelse.

Nyligen har ambulansväsendet omorganiserats. Landstingen har i princip blivit huvudmän för verksamheten och tillsynen över ambulansväsendet handhaves av medicinalstyrelsens sjukhusbyrå.

En ny läroplan för utbildning av ambulanspersonal i hälso- och sjukvård har utarbetats av skolöverstyrelsen enligt riktlinjer från medicinalstyrelsen. Sistnämnda styrelse anordnar i april 1966 en första lärarkurs rörande denna utbildning.

Anvisningar för alarmeringstjänsten och sambandet mellan ambulans, läkare och sjukhus är under utarbetande inom telestyrelsen, som därvid samråder med medicinalstyrelsen.

Genom de nämnda åtgärderna torde en förbättring och effektivisering av ambulanstjänsten kunna förväntas.

Vidare må nämnas, att man inom Röda korset i samarbete med vederbörande myndigheter och organisationer sedan någon tid bedriver en för allmänheten tillgänglig utbildning. Denna är speciellt inriktad på omhändertagande av trafikskadade. Under de 3 första kvartalen har över 50 000 personer erhållit utbildning.

Med åberopande av vad nu anförts finner trafiksäkerhetsrådet, att goda förutsättningar föreligger för en successiv utbyggnad av trafiksäkerhetsarbetet i de avseenden, som beröres i motionerna. Några särskilda åtgärder från riksdagens sida är således för närvarande icke erforderliga.

NTF

Under år 1965 har för första gången under 1960-talet en minskning i absoluta tal av antalet polisrapporterade trafikolyckor och antalet dödade och

skadade kunnat noteras. Orsakerna härtill är säkerligen många, t. ex. fortsatt förbättring av vägnätet, effektiviserad polisövervakning och tillfälliga hastighetsbegränsningar under flera dagar än något tidigare år samt i icke ringa grad upplysningsverksamheten, särskilt i skolorna.

I motionen föreslås ökad forskning för att klarlägga trafikolyckornas uppkomst, förlopp och betydelse. NTF har alltid ansett det vara mycket angeläget att trafiksäkerhetsforskningen får större resurser. Ytterligare åtgärder måste även vidtagas för att öka forskarrekryteringen. Enligt NTF:s uppfattning måste man emellertid gå vidare och tillse att forskningsresultaten utan dröjsmål icke bara utnyttjas i upplysningsarbetet utan även kommer till adekvata uttryck i lagstiftningen. Som exempel på att så ännu icke blivit fallet vill NTF nämna vissa forskningsresultat om mörkertrafiken som framlagts.

NTF har också i yttrande över 1961 års trafiksäkerhetskommittés betänkande och i en särskild framställning den 2 februari 1966 till regeringen föreslagit sådana försök med hastighetsbegränsningar att ställning kan tagas till frågan om permanenta fartgränser. Bakgrunden till båda framställningarna är att vetenskaplig forskning kring de tillfälliga hastighetsbegränsningarna klargjort att de har en god trafiksäkerhetseffekt. Enligt NTF:s mening måste man då gå vidare och söka få svar på frågan om permanenta hastighetsgränser kan ha lika bra effekt.

I fråga om undervisning och träning av körkortsaspiranter vill NTF hänvisa till att ett genomförande av bilförarutredningens förslag kommer att innebära en mera målinriktad undervisning i syfte att förebygga de vanligast förekommande olyckstyperna.

NTF har alltid hävdat att effektiv polisövervakning är ett verksamt medel att höja trafiksäkerheten och NTF har också i upplysningsarbetet sökt framhålla att polisövervakningen sker i trafikanternas eget intresse. Ett önskemål i detta sammanhang är att trafikövervakningen i större utsträckning än för närvarande också kan inriktas på att öka säkerheten för de oskyddade trafikanterna i tätortstrafiken.

Statens och Trafikförsäkringsföreningens anslag till NTF har successivt höjts. NTF har sålunda fått allt större möjligheter att driva en målinriktad trafiksäkerhetsinformation. Minskningen av totalantalet trafikskadade under år 1965 gäller framför allt åldersgrupperna under 20 år. NTF vill taga detta förhållande till intäkt för att upplysningsverksamheten ger effekt.

NTF har också sedan länge framfört önskemål om möjligheter att mäta effekten av informationsverksamheten, men NTF har hittills saknat ekonomiska resurser härför. NTF anser det angeläget att man får möjligheter att mäta effekten med vetenskapliga metoder av både informationsverksamheten och andra åtgärder för att öka trafiksäkerheten.

Ambulansväsendet i landet har nyligen omorganiserats, varvid landstingen princip blivit huvudmän. Frågan om förbättrat ambulansväsende har uppmärksamrats även i andra sammanhang. En utredning som NTF och Röda Korset m. fl. företagit visar även att inte bara ambulanspersonalen utan även enskilda personer kan bidra till att mildra effekterna av trafikolyckor genom snabba, riktigt insatta åtgärder på olycksplatser. NTF, Röda Korset och bilskolorna bedriver sedan någon tid undervisning i denna fråga.

Sammanfattningsvis finner sålunda NTF att trafiksäkerhetsarbetet, i de delar som berörs i motionen, bedrivs efter de angivna riktlinjerna. Med hänvisning härtill finner NTF det inte erforderligt med en särskild utredning men vill framhålla att ökade resurser bör ställas till förfogande för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet i alla avseenden.

MSD

MSD delar helt motionärernas mening att en mängd åtgärder står till buds för att förbättra trafiksäkerheten och minska samhällets kostnader för trafikolyckorna. Ett kraftigt förstärkt samhälleligt stöd åt sådana åtgärder, som har olycksförebyggande effekt, måste bedömas som en klok och lönsam investering. Främst gäller det att skapa ökade resurser, ekonomiska och personella, för både grundforskning och tillämpad forskning, men det är sedan också av synnerlig vikt att de vunna resultaten på ett riktigt och effektivt sätt föres ut och kommer det praktiska trafiksäkerhetsarbetet till nytta.

Det måste dock konstateras att åtskilliga av de frågor motionärerna berör redan varit eller är föremål för utredning och att organ för trafiksäkerhetsforskning och trafiksäkerhetsarbete finnes. Sådana är Statens Trafiksäkerhetsråd, Statens Väginstitut, Väg & Vattenbyggnadsstyrelsens trafikbyrå, NTF, motororganisationerna m. fl. Bristerna synes i första hand gälla dels resurserna, dels samordningen.

Även om det av ovanstående sammanställning framgår att utrednings- och forskningsverksamheten i syfte att förbättra trafiksäkerheten är omfattande, har MSD uppfattningen att förstärkningar av de ekonomiska resurserna främst för forskningsbehoven är synnerligen nödvändiga och lönsamma. Där utredningar om organisationsformer m. m. enligt ovan redan är genomförda eller pågående bör resultaten av dessa avvaktas innan nya åtgärder i denna riktning vidtages. På några punkter framstår dock behov av utredning klart.

Som ovan nämnts bedrivs ett omfattande forsknings- och utredningsarbete inom Statens Trafiksäkerhetsråd genom TRAFÖ och TRAG. Det synes dock som om de i praktiskt trafiksäkerhetsarbete engagerade organisationerna liksom pressen i alltför ringa grad får del av de vunna resultaten. Ett undantag är försöken med tillfälliga hastighetsbegränsningar, om vars effekt det synes ha förelegat ett speciellt och ensidigt intresse hos rådets kansli att sprida upplysning. Däremot har mycket ringa information givits beträffande en mängd andra utredningar, som avslutats eller pågår. Detta gäller t. ex. undersökning rörande trafikolycksbelastningen hos unga förare, studier av fotgångarolyckor, haverikommissionens verksamhet, uppkomstmekanismen för trafikskador, barnpsykologisk forskning, studier av upptäcktsrisken för bilförare med straffbar alkoholkoncentration i blodet, optiska studier m. m.

MSD anser det vara mycket angeläget att de värdefulla rön, som ovan nämnda utredningar och annat arbete inom rådet har givit, nyttiggöres på ett bättre sätt än hittills. Exempelvis motororganisationerna äger goda möjligheter att bedriva den upplysning och den propaganda bland trafikanterna, som forskningsresultaten bör utmyнна i. Det måste beklagas att det icke ansetts ingå i rådets uppgifter att söka omsätta de vunna resultaten i praktisk nytta. En förbättring av den utåtriktade kontakten för information i populär form om verksamheten och dess resultat anser MSD vara angelägen. I ökad omfattning bör rådet också följa och tillvarataga resultaten av den utländska forskningen.

Om kostnaderna för trafikolyckorna under ett år uppskattas till 1,5 miljard kr. utgör statens anslag till trafiksäkerhetsforskning f. n. ca 1 promille

därav. Ett kraftigt ökat anslag måste med hänsyn till olyckornas ekonomiska och sociala konsekvenser bedömas som mycket lönsamt och kan återvinnas redan om ett fåtal olyckor förhindras. Utan tvekan har forskningsinsatserna redan varit av betydande värde för trafiksäkerhetens höjande men måste dessutom för framtiden tillerkännas en progressiv verkan, så snart de vunna erfarenheterna till fullo kan utnyttjas i det praktiska trafiksäkerhetsarbetet. MSD förordar därför att en ökad forskningsinsats möjliggöres genom ökat anslag.

I annat sammanhang (bl. a. i remissvar beträffande motion II: 34/1966) har MSD också föreslagit att medel ställes till trafiksäkerhetsrådets förfo- gande för en successivt utbyggd forskningsverksamhet genom haverikom- missioner. MSD vill här upprepa detta förslag.

Den goda effekten av en förstärkt polisövervakning har tydligt klargjorts, bl. a. genom ovannämnda försök i mälardalen. I detta har även helikopter- övervakning ingått och bedömts som värdefull.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, NTF, har enligt sina stadgar till uppgift att genom upplysningsverksamhet arbeta för ökad trafiksäkerhet på vägar och gator i Sverige. Denna verksamhet skall ske i samarbete med myndigheter, trafiksammanlutningar och lokala trafiksä- kerhetsorgan samt varje annan samfällighet och enskild som vill främja föreningens syften.

Efter landstingens övertagande av huvudmannskapet för ambulans- tjänsten har vissa samordningsproblem uppstått, bl. a. genom att rekvisition hos närmaste ambulansstation avvisats, då den legat i annat län. MSD anser det vara mycket angeläget att sådana hinder för snabbast möjliga hjälp omedelbart undanröjes.

Motionärerna framhåller att många dödsfall i trafiken skulle ha förhind- rats om kompetent vård snabbt kunnat ges. MSD vill i sammanhanget på- peka att god utbildning i olycksfallsvård är angelägen icke endast för am- bulanspersonal utan även för trafikanterna själva. Den verksamhet, som bedrivs av motororganisationerna, Röda Korset m. fl. i form av lokala och regionala kurser med utbildning i riktigt uppträdande och rätt vård av ska- dade vid trafikolycksplats, måste anses så värdefull att speciellt statligt stöd bör övervägas.

MSD hemställer att utskottet i brev till Kungl. Maj:t vill delge här fram- förda synpunkter.

Motionerna I: 347 och II: 409

Skolöverstyrelsen

I grundskolan och skolor med motsvarande elevåldrar omfattar trafik- undervisningen enligt gällande bestämmelser 5 à 7 lektioner och två halva friluftsdagar per termin och årskurs. I gymnasiala skolformer bör vad avser trafikundervisning »i skola, där undervisning i samhällslära eller gymnastik eller friluftsverksamhet förekommer, undervisning i lämplig utsträckning meddelas såväl fristående — huvudsakligen under lektionerna i nämnda ämnen och under friluftsdagarna — som i samband med andra undervis- ningsmoment». (SF 1959: 137)

Trafik- och motorkunskap är upptaget som tillvalsämne omfattande två veckotimmar i första årskursen av fackskolans sociala och ekonomiska linjer. Vidare ingår självfallet en omfattande undervisning i trafik-kunskap vid yrkesutbildning av lastbilsförare.

I bilförarutredningens betänkande »Körkortet och trafikutbildningen» (SOU 1965: 42) behandlas ingående skolans trafikundervisning. Skolöverstyrelsen har i yttrande 3.11.1965 vad beträffar trafikundervisningen på grundskolans högstadium bl. a. framhållit följande.

»Bilförarutredningens förslag, att högstadiets trafikundervisning skall ge eleverna kunskaper motsvarande kraven i det teoretiska förarprovet för bil syns enligt överstyrelsens mening innebära alltför högt ställda krav. Den teoretiska kursen i förarutbildningen indelas enligt förslaget i tre skeden, varvid den teoretiska undervisningen i skede II och III skall kunna anknytas till tillämpningsövningar under körutbildningen. Flera avsnitt i den föreslagna teoretiska delen av kursplanen för förarutbildning bör för att bli meningsfull anknytas till tillämpningsövningar med bil. Utan en sådan anknytning kan vissa avsnitt i den teoretiska delen av kursen bli ointressanta för många elever. För högstadiets trafikundervisning bör det enligt överstyrelsens mening utarbetas en särskild studieplan, som anpassas till högstadieelevernas ålder och mognadsgrad.»

Skolöverstyrelsen har intet att erinra mot motionärernas anhållan om en skyndsam prövning av och förslag till en utvidgad trafikundervisning i enlighet med vad i motionerna anförts, men anser att frågan bör prövas i samband med behandlingen av bilförarutredningens nyligen avlämnade förslag »Körkortet och trafikutbildningen».

STATENS HÖGERTRAFIKKOMMISSION

Kommissionen delar helt motionärernas uppfattning om behovet av en förbättrad trafikundervisning inom skolans ram. Motionärernas förslag innebär att en påbyggnad av den grundläggande undervisningen skulle ske genom att trafikundervisning anordnades i yrkesskolan med möjligheter att delta för andra elevgrupper än denna skolas. Undervisningen skulle ungefär motsvara den teoretiska undervisningen för körkort för bil. Bilförarutredningen har i betänkandet Körkortet och trafikutbildningen (SOU 1965: 42) uppställt samma utbildningsmål för trafikundervisningen på grundskolans högstadium och framlagt närmare förslag som syftar till att nå den effektivisering av undervisningen som fordras härför. Kommissionen har i remissyttrande den 2 december 1965 över betänkandet intagit en positiv hållning till utredningens förslag, även om kommissionen ansett sig böra framhålla att vissa metodfrågor bör övervägas ytterligare.

Enligt kommissionens mening bör det erbjuda fördelar att förlägga trafikundervisning med den angivna målsättningen till grundskolan framför att förlägga den till yrkesskolan. Det är också enligt kommissionens mening angeläget att en allmän förbättring av trafikundervisningen på grundskolans skilda stadier kommer till stånd snarast möjligt. Kommissionen vill därför förorda att statsmakterna i första hand tar ståndpunkt till frågan vilka åtgärder som bör vidtagas beträffande trafikundervisningen i grundskolan och att frågan om åtgärder i den av motionärerna angivna riktningen där- efter utan dröjsmål upptas till behandling.

Kommissionen får i sammanhanget också nämna att skolöverstyrelsen och kommissionen i samråd planerar en betydande intensifiering av trafikundervisningen i skolorna inför övergången till högertrafik. De organisatoriska formerna för undervisningen torde, såvitt nu kan bedömas, komma att i stora drag överensstämja med vad bilförarutredningen föreslagit beträffande organisationen på längre sikt.

Motionerna I: 30 och II: 58 samt I: 49 och II: 86

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen

Frågorna om effektivare typbesiktning och förbättrad konsumentupplysning har, som framhållits i motionerna, behandlats i den »Promemoria angående effektivare typbesiktning samt om möjligheterna till konsumentupplysning rörande motorfordon», som utarbetats av en arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet.

På grundval av arbetsgruppens förslag framlade Kungl. Maj:t proposition nr 71 till 1964 års rikslag angående införande av en effektivare typbesiktning. Riksdagen biträdde förslaget och det nya typbesiktningsförfarandet tillämpas från och med den 1 januari 1965. Verksamheten har ännu inte nått sin fulla omfattning, bl. a. beroende på att beställd utrustning ännu inte hunnit levereras och installeras. Rent allmänt kan sägas att denna form av besiktning undergår en ständig utveckling och effektivisering allteftersom kontrollmetoder och mätmetoder utarbetas och utsträcker till att omfatta allt flera detaljer på fordonen och resurser ställes till förfogande. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser det synnerligen angeläget att verksamheten utvecklas i denna riktning och kommer att följa frågan med stor uppmärksamhet.

Vad beträffar frågan om konsumentupplysning rörande motorfordon har Kungl. Maj:t genom beslut den 11 december 1964 förordnat, att handlingarna i ärendet skulle överlämnas till konsumentupplysningsutredningen för att tagas under övervägande vid fullgörande av utredningsuppdraget.

Motionärerna har vidare framhållit att resultat i arbetet med att påverka fabrikanternas intresse för förbättrade konstruktioner torde kunna nås genom att beskattningen differentieras med hänsyn till bromseffekt, tålighet vid kollision, säkerhetsutrustning, rattens konstruktion o. s. v. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser att det ur principiell synpunkt är olämpligt med en sådan differentiering. Bilskatten är i princip en avgift som bilägaren erlägger för att täcka kostnaderna för de vägar m. m. som krävs för biltrafiken. Premiering för bilarnas trafiksäkerhet bör i stället ske via de avgifter som måste erläggas för att täcka kostnaderna för olyckorna genom biltrafiken d. v. s. försäkringsavgifterna. Försäkringsbolagen har också nyligen slagit in på en sådan linje, vilket får anses vara en riktig åtgärd.

I motionerna I: 30 och II: 58 har föreslagits utredning om vad som kan göras i bilarnas grundkonstruktion och utrustning för att nå en ökad säkerhet. Även en effektiviserad typbesiktning har berörts.

Motionärerna har inledningsvis framhållit att man trots ett omfattande trafiksäkerhetsarbete inte har på många år gjort något väsentligt åt bilarnas grundkonstruktion. De av AB Svensk Bilprovning nyligen publicerade siff-

rorna om äldre bilar bromssystem karakteriseras av motionären såsom minst sagt uppseendeväckande. Styrelsen vill emellertid framhålla, att man vid bedömning av resultatet måste laga i beaktande att detsamma erhållits vid undersökning av äldre bilar, som underhållits och vårdats mer eller mindre väl.

Hur god kvaliteten hos ett fordon än är kan det dock inte lämnas utan vård och underhåll. Fordonets trafikduglighet blir därför i hög grad beroende på ägarens vilja och förmåga att hålla det i gott skick. Att det på ett allvarligt sätt brister i detta avseende har tidigare undersökningar av polisen och bilinspektionen visat och resultaten från AB Svensk Bilprovningens första verksamhetsår bestyrker detta. Den främsta anledningen till införandet av den obligatoriska årliga kontrollbesiktningen har just varit nämnda förhållande och det är att förvänta att man genom kontrollbesiktningen kommer tillrätta med problemet.

Utvecklingen har ej heller stått stilla i detta avseende. Bilfabrikanterna strävar mot allt mindre underhållskrävande fordon. Sålunda är det ej ovanligt att detaljer som för trafiksäker funktion tidigare erfordrat regelbunden och ofta förekommande smörjning och justering numera är av sådan konstruktion och sådant material att de fungerar tillfredsställande under en bils normala livstid utan vare sig smörjning eller justering. Vissa av de bilfabrikat som enligt AB Svensk Bilprovningens statistik haft de flesta bromsfelen är i dag utrustade med bromssystem som är indelat i två kretsar. I motionen har vidare framhållits vissa detaljer som utan större kostnader skulle kunna införas i bilar konstruktion för att därigenom öka trafiksäkerheten. Bland annat har föreslagits bromsregulator som förhindrar blockering av hjulen, polariserat ljus etc.

Bromsregulatorer av det slag som i motionen avses har provats i olika utföranden. Anordningar med den angivna funktionen är förhållandevis komplicerade och betingar avsevärt högre pris än vad i motionen nämnts. Billigare anordningar har konstruerats och provats, men har ej befunnits fungera på avsett sätt särskilt vid låga friktionskoefficienter, där sådan anordning som bäst behövs.

Omfattande undersökningar har gjorts i olika länder beträffande möjligheterna att införa polariserat ljus. Man har därvid konstaterat att det är förenat med stora tekniska svårigheter att på bilar använda sig av sådana anordningar, med hänsyn till de förluster i ljusutbytet som polarisationsfiltren åstadkommer. Desutom måste alla bilar vara försedda med sådana anordningar. Detta förhållande skapar onekligen synnerligen svåra omställningsproblem, ej minst med tanke på trafiken över gränserna. Till samma resultat har en i Sverige med bidrag från statens trafiksäkerhetsråd utförd undersökning kommit.

Trafiksäkerheten är ett problem som sysselsätter alla länder med utvecklad motorfordonstrafik. Man söker överallt på olika sätt hejda det stigande olycksantalet, och det är naturligt att man då frågar sig om fordonen fyller rimliga krav på säkerhet och tillförlitlighet. Biltillverkarna utsättes ofta för en bister kritik att de mera tillgodoser stående försäljningsargument såsom hög motoreffekt, hög hastighet, tilltalande utseende m. m. än utrustning och åtgärder som befrämjar trafiksäkerheten. Det kan inte förnekas att kritiken kan vara berättigad i åtskilliga fall, men man får heller inte förbise att bilfabrikerna lägger ner enorma belopp varje år för att tillgodose säkerheten. Konkurrenten är emellertid mycket hård, och varje fabrikant tvingas därför för att kunna fortleva att tillverka sin bil till ett konkurrenskraftigt pris.

Det torde inte råda något tvivel om att detta är en faktor som verkar återhållande på en annars naturlig strävan att förbättra säkerheten genom kvalitetsmässig bättre utrustning och införande av säkerhetsbefrämjande detaljer. För att utvecklingen skall kunna styras i rätt riktning är det därför nödvändigt att de myndigheter, som har att godkänna fordonen för trafik, formulerar villkoren härför på sådant sätt att säkerheten tillgodoses. Sådana villkor har tillämpats sedan länge, exempelvis beträffande bromsarnas effektivitet, belysningens styrka m. m., men kraven bör kunna utsträckas vidare. Som exempel på åtgärder i detta avseende kan nämnas de krav på hållfastheten hos lastbilshytter som tillämpats i Sverige sedan åtskilliga år. Det är emellertid nödvändigt att varje sådan åtgärd nogt underbyggs med undersökningar för att fastställa behovet och klarlägga följderna. Den får bl. a. inte vara sådan att utvecklingen bindes och framtagandet av andra och kanske bättre lösningar på problemet hindras. Även en annan faktor måste tas med i beräkningen. Den förut omtalade åtgärden med hållfasthetskrav på lastbilshytter kunde genomföras tack vare att praktiskt taget alla lastbilshytter tillverkas inom landet. Helt annat blir förhållandet när det gäller personbilarna. Omkring $\frac{2}{3}$ av de personbilar som säljs inom landet tillverkas utomlands vid mycket stora fabriker. Av lätt insedda skäl måste det vara svårt att påverka denna fabrikation genom svenska specialbestämmelser som inte har sin motsvarighet i andra länder eller som inte är internationellt godtagna. Styrelsen anser det därför nödvändigt att söka bredda grunden för sådana åtgärder genom samfällda aktioner från flera länder. Redan ett samgående mellan de nordiska länderna för utarbetande av gemensamma enhetliga bestämmelser om fordon torde kunna bidra till en snabbare utveckling. Detta arbete pågår för närvarande inom Nordisk vägtrafikkommitté. Ett annat forum för internationell samverkan är Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa, vilken tillsatt ett arbetsutskott för motorfordons konstruktion, i vilket Sverige är representerat. Inom arbetsutskottet diskuteras enhetliga bestämmelser rörande fordons utrustning m. m. och utarbetas förslag till internationella överenskommelser. Hittills har färdigställts bestämmelser rörande bl. a. strålkastare för asymmetriskt ljus och lampor för dylika, reflexanordningar till motor- och släpfordon samt belysningsanordningar för registreringsskyltar. Under arbete är föreskrifter för strålkastare med s. k. jodlampor, körriktningsvisare m. m. Utskottet utarbetar vidare rekommendationer beträffande belysning, signaler, buller m. m. En sådan rekommendation är exempelvis att körriktningsvisare skall visa gult sken såväl framåt som bakåt, en bestämmelse som styrelsen anser böra tillämpas även i Sverige sedan viss ändring av bestämmelse i vägtrafikförordningen genomförts. Styrelsen har föreslagit sådan ändring i skrivelse den 19 augusti 1963 till Konungen.

Avslutningsvis vill styrelsen framhålla att den effektivare typbesiktning, som omnämnts i förevarande motioner, och som genomförts från den 1 januari 1965, med uppmärksamhet följes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och att styrelsen är beredd att när erfarenheterna från verksamheten ger anledning därtill framlägga förslag till den utvidgning av verksamheten som kan anses påkallad. Som grundval för åtgärder bör i möjligaste mån läggas de rekommendationer och bestämmelser som utarbetas av internationella samarbetsorgan, främst inom ECE. Då därjämte frågan om en objektiv och saklig information för allmänheten beträffande motorfordon är under utredning, anser styrelsen att ytterligare utredning ej är påkallad.

Statens trafiksäkerhetsråd

Det vore enligt rådets mening värdefullt om denna ur trafiksäkerhetssynpunkt glädjande utveckling kunde fortsätta genom att de för typbesiktningen ansvariga myndigheterna erhöll resurser för en ännu mera ingående granskning av för säkerheten viktiga fordonsdetaljer. Rådet vill emellertid i detta sammanhang peka på de erfarenheter beträffande fordonsfelen såsom olycksorsak, som vunnits av den inom rådets arbetsgrupp verksamma haverikommissionen. Genom kommissionens undersökningar under senare år har framkommit att tekniska fel kan antas ha haft en väsentlig inverkan på olycksförloppet vid omkring 15 % av de undersökta olyckorna.

Vidkommande spørsmålet om konsumentupplysning beträffande motorfordon — vilken fråga f. ö. är under prövning av konsumentupplysningsutredningen — vill rådet nu liksom i sitt förenämnda remissyttrande den 5 september 1963 framhålla det väsentliga i att allmänheten erhåller saklig upplysning om de motorfordon som saluhålles i marknaden. Rätt utformad skulle sådan information kunna stärka köparens intresse för konstruktioner, som mindre framhäver prestigevärde och fartprestationer och mer beaktar trafiksäkerhetssynpunkter såväl beträffande den rent mekaniska utrustningen som vad gäller passagerarutrymmets inredning.

Vad avser förslaget om att differentiera bilskatten med ledning av motorfordonens tänkta »trafiksäkerhetsvärde» delar rådet icke motionärernas uppfattning i detta avseende. Enligt rådets uppfattning är uppbyggnaden av ett sådant skattesystem förenad med avsevärda praktiska svårigheter, bl. a. ur värderingssynpunkt.

Avslutningsvis vill rådet såsom sin mening anföra, att många av de grundläggande principerna för konstruktion av motorfordon borde göras till föremål för översyn, varvid trafiksäkerhetssynpunkter skulle ges ett avgörande inflytande. Sådana överväganden bör dock enligt trafiksäkerhetsrådets uppfattning ske inom ramen för det internationella samarbetet på detta område.

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening

Konsumentupplysning

När det gäller konsumentupplysning vill föreningen liksom i sitt yttrande över 1963 års departementspromemoria framhålla att bilföretagen redan nu bedriver en omfattande varuinformation. Resultaten från typbesiktningarna bör på lämpligt sätt kunna delges bilköparna och allmänheten. Föreningen inleder därför i dagarna en abonnemangsservice för bilinspektionens fordonsbeskrivningar avseende samtliga typbesiktningar från och med 1966 års modeller. Föreningen är också starkt intresserad av att medverka till en utökad konsumentupplysning exempelvis i form av varudeklaration men är medveten om de betydande svårigheterna.

Produktutvecklingen

Inom bilindustrin pågår i dag en omfattande produktutveckling. De olika fabrikanterna lägger ner enorma belopp för att förbättra befintliga modeller och långsiktigt utveckla nya.

Detta utvecklingsarbete omfattar självfallet i hög grad frågor som rör trafiksäkerheten. Man torde också utan tvekan kunna påstå att den moderna bilen rent allmänt utvecklats till ett allt säkrare fordon bl. a. genom att man gjort karossen stabilare, åstadkommit bättre styr- och köregenskaper, förbättrat bromsar och däck samt infört säkrare hjälputrustning.

Den tekniska utvecklingen på fordonsområdet torde generellt sett ligga långt före utvecklingen på andra områden inom trafiksäkerhetskomplexet. Inte minst gäller detta i jämförelse med vägutbyggnaden. Vägstandarden torde vara den viktigaste trafiksäkerhetsfaktorn i dag och eftersläpningen på detta område uppenbar.

Parallellt med industrins utvecklingsarbete pågår intensivt trafikforskningsarbete vid särskilda forskningsinstitutioner i USA, Storbritannien, Västtyskland och andra länder. Resultaten av detta arbete är liksom den forskning som bedrivs i vårt land exempelvis inom statens trafiksäkerhetsråd av stor betydelse.

Det är emellertid ett långt steg mellan idé eller förslag om en trafiksäkerhetsförbättring på bilarna till en färdig serieprodukt. Först och främst måste förslaget granskas och belysas allsidigt. Motiven måste prövas mycket ingående så att icke önskvärda sekundära effekter undviks. Därefter skall förslaget utvecklas och anpassas till serieproduktion, som dessutom kräver omfattande planering. Det bör i sammanhanget framhållas att man ej får helt bortse från kostnaderna för att genomföra den planerade åtgärden.

För att utvecklingsarbetet på trafiksäkerhetsområdet skall få framgång är det nödvändigt att konsumenten — bilköparen värdesätter förbättringarna. Erfarenheterna är därvid ej enbart positiva, varför föreningen är positivt inställd till alla initiativ som syftar till ökad förståelse för trafiksäkerhetskraven. Den viktigaste faktorn torde vara ökad konsumentupplysning i olika former. Föreningen är som tidigare nämnts beredd att aktivt medverka i detta arbete.

Internationell enhetlighet

Bilmarknaden har successivt utvecklats till en utpräglad internationell marknad. Inte minst gäller detta Sverige där praktiskt taget alla europeiska och amerikanska bilmärken är representerade samtidigt som svensk bilindustri exporterar sina produkter till ett femtiotal olika länder.

Det är uppenbart att det under dessa förhållanden bereder tillverkarna mycket stora bekymmer att anpassa sina produkter efter olikartade nationella föreskrifter. Då målsättningen för lagstiftningen alltid torde vara densamma, att tillförsäkra konsumenterna trafiksäkrare bilar, borde också avvikelser från internationella normer kunna undvikas. Biltillverkarna och bilimportörerna vill därför starkt understödja det arbete som bedrivs på detta område bland annat inom FN:s Europakommission och inom Internationella standardiseringsorganisationen. Som exempel på frågor som behandlats inom dessa organ kan nämnas bestämmelser om belysning, bromsar, buller och avgaser men även säkerhetsbälten, lastbilshytter etc. Även på andra håll pågår utvecklingsarbete som kan läggas till grund för internationellt enhetliga bestämmelser. Som exempel kan nämnas den federala standard som antagits i USA för vissa statliga organs bilinköp och som kommer att få normgivande betydelse.

Från svensk sida borde det vara en ofrånkomlig målsättning att följa internationella normer och på allt sätt undvika särregler.

Några konkreta frågeställningar

Bland de olika fordonstekniska frågor som nämnts i motionerna vill föreningen i korthet kommentera följande.

Bromsregulatorer. På detta område pågår utvecklingsarbete, som bör kunna leda till praktiska resultat även om arbetet är tidsödande.

Polariserat ljus. De förslag som väckts är av stort intresse. Investeringarna är emellertid utomordentligt stora då alla fordon måste anpassas samtidigt till det nya syftet. Med hänsyn till den internationella trafiken är det därtill svårt att tänka sig en separat nationell omläggning.

Sikt. Denna fråga ägnas mycket stor uppmärksamhet och väsentliga förbättringar har åstadkommit. Även defrostsystemen torde ha förbättrats. Förbättrade uppvärmningsmöjligheter vid parkering utomhus torde vara av betydelse i sammanhanget.

Motoreffekt. Den ökning av motoreffekterna som ägt rum har visserligen kunnat utnyttjas till högre maximihastigheter men erbjuder också bättre accelerationsmöjligheter och ökad framkomlighet vilket ej är oväsentligt ur trafiksäkerhetssynpunkt samtidigt som värmesystemet förbättras och kapacitet erhålles för extra hjälpmedel. Parallellt med effektökningen har fordonen förbättrats i övrigt bl. a. när det gäller bromsutrustningen.

Manövrerbarhet. De åtgärder som vidtagits för att underlätta förarens manövrering av fordonen (bättre styr- och köregenskaper, automatiska växellådor, servostyrning särskilt för tyngre fordon etc.) är alla trafiksäkerhetsbefrämjande.

Luftföroreningar, buller. På dessa områden pågår ett omfattande utvecklingsarbete i accelererat tempo.

Differentierad beskattning

Motionärernas förslag om differentierad beskattning förefaller vara praktiskt taget omöjligt att genomföra. Det torde ej vara möjligt att på tillfredsställande objektiva grunder värdera de många olika fordonsegenskaper som kan ha betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Därtill kommer att kanske de flesta faktorerna kan ha olika betydelse för olika förare. Som exempel kan nämnas motoreffekten som för den ene kan utnyttjas för trafiksäkrare körning medan den för den andre kan möjliggöra högre hastighet än omständigheterna i övrigt medger.

Mot denna bakgrund avstyrker föreningen förslaget om skattedifferentiering baserad på fordonens utformning och utrustning.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis vill föreningen framhålla att den är starkt intresserad av att medverka till en utökad konsumentupplysning, att man inom bilindustrin bedriver ett mycket omfattande utvecklingsarbete inte minst på trafiksäkerhetsområdet, att föreningen värdesätter initiativ som syftar till ökad förståelse från bilköparens sida för förbättringar i trafiksäkerhets-hänseende samt att svenska bestämmelser om fordonens utformning och utrustning måste följa internationella normer. Föreningen avstyrker förslaget om med hänsyn till fordonens trafiksäkerhetsgenskaper differentierad beskattning.

Då de frågor som behandlas i motionerna redan uppmärksammas och behandlas bl. a. inom kommunikationsdepartementet och inom typbesiktningsorganisationen finner föreningen icke påkallat med ytterligare utredningar.

MSD

MSD delar motionärernas uppfattning att motorfordonens konstruktion från säkerhetssynpunkt för närvarande lämnar mycket övrigt att önska och att samhället med lämpliga medel bör söka påskynda en utveckling mot ökad säkerhet.

Erfarenheten har ostridigt visat att bilindustrins egna åtgärder för att förbättra bilarnas trafiksäkerhet icke är tillräckliga och icke vidtagits i tillräckligt snabb takt för att möta den växande trafikens krav.

Bilköparna väljer enligt erfarenheten inte säkerhet framför lågt pris, låga driftskostnader, komfort och elegans hos de på marknaden utbudna biltyperna.

Att samhället i större grad än hittills måste börja styra den tekniska utvecklingen hos bilarna mot ett trafiksäkrare utförande är därför ofrånkomligt. I Amerika har helt nyligen initiativ tagits av justitieminister Robert Kennedy, som förelagt kongressen ett lagförslag, syftande till att tvinga biltillverkarna att satsa i högre grad än nu på bilarnas säkerhet.

Fyra vägar kan för de svenska myndigheterna beträdas för att styra den tekniska utvecklingen, nämligen:

- a) Effektivare typbesiktning av nya biltyper inom ramen för nuvarande lagstiftning;
- b) Inspektion av de bilar som är i trafik i fråga om tillräckligt underhåll;
- c) Bättre konsumentupplysning rörande bilarnas egenskaper ur säkerhetssynpunkt;
- d) Skärpt lagstiftning.

I Sverige har väg b) redan beträts i och med att AB Svensk Bilprovning trädde i funktion, och resultaten hittills tyder på att dess verksamhet kommer att fylla sitt syfte.

Väg a) har också beträts, ehuru åtgärderna där ännu är i begynnelse-skedet. Under hand har VoV föreslagit att en rådgivande grupp skall inrättas för att med VoV överväga det nya typbesiktningsförfarandets utveckling. För denna grupp tillräcklig tyngd torde den ha möjlighet att på önskvärt sätt påverka utvecklingen. Bl. a. bör konsumentensidan i denna grupp få övertikt i förhållande till de kommersiella intressena.

I vad rör konsumentupplysningen, väg c), råder stor disproportion mellan de resurser som bilindustrin använder till reklam och de resurser, som staten insätter genom publicering av vissa upplysningar från typbesiktningarna, samt de resurser, som motororganisationerna och pressen frivilligt använder till konsumentupplysning. Här ligger sannolikt en huvudorsak till att allmänheten som förut nämnts icke väljer säkerhet framför andra egenskaper hos bilarna.

I fråga om väg d) framhålls från bilindustrins sida i alla sammanhang vikten av starkt stöd till det internationella normeringsarbetet i fråga om bilars utförande, som bedrivs inom FN:s Europakommission och internationella standardiseringsorganisationer. Granskar man vad som skett inom dessa organisationer finner man att industriintressen och nationella exportintressen tycks i hög grad bromsa utvecklingen. Vad som under ett antal år åstadkommit i fråga om internationell normering är i och för sig betydelsefullt men täcker blott en obetydlig del av hela arbetsområdet. En mängd önskvärda förslag har bordlagts, exempelvis en så självklart viktig sak som

normeringen av körorgan och pedaldimensioner samt åtkomligheten av handbroms, värmeregler m. m. när säkerhetssele användes.

För Sveriges del ställer de svåra körförhållandena under långa vinterperioder särskilda krav på fordonens säkerhetsegenskaper, vilka naturligt nog omfattas med jämförelsevis ringa intresse av de kontinentala industriländernas representanter. Hit hör exempelvis frågor om siktförhållandena i kallt väder, bromsregulatorer som förhindrar att hjulen låses vid bromsning. Bromskonstruktionen måste vara sådan att den även fungerar i stark kyla.

Vid ett tillfälle har Sverige gjort avsteg från den från bilindustrins sida så ofta hävdade målsättningen att följa den internationella normeringen och undvika särregler.

Detta fall rörde kravet på säkrare lastbilshytter, vilket ur svensk arbetarskyddssynpunkt ansågs böra föranleda ett avsteg. Den internationella irritation, som detta föranledde, har såvitt vi kan förstå icke fått allvarliga konsekvenser.

Det synes därför riktigt att möjliggöra avsteg från den internationella normeringen, när svenska trafiksäkerhetssynpunkter starkt talar för att så sker. Ovannämnda rådgivande grupp, som avses bli knuten till VoV resp. det blivande trafikverket, kan tänkas ta behövliga initiativ härvidlag och ta upp motsvarande förslag från enskilda medborgare eller organisationer.

Den av motionärerna föreslagna differentierade beskattningen förefaller ytterst svår att tekniskt genomföra. Klara definitioner torde i många fall vara möjliga att uppställa. Det är också i första hand förarnas personliga skicklighet och uppträdande som är avgörande för olycksfrekvensen, och dessa faktorer är icke åtkomliga med en differentierad fordonsbeskattning enligt förslaget.

Den av de svenska bilförsäkringsbolagen nyligen genomförda differentieringen av vagnskadepremier kan emellertid väntas få en motsvarande effekt. I detta fall utgör det verkliga skadefallet grunden för justeringar av premienivån, vilket kringgår problemet med definition av säkerhetsegenskaperna hos nya biltyper, och kan väntas påverka bilvalet i gynnsam riktning.

Sammanfattning:

Motororganisationerna ägnar redan nu mycket arbete åt konsumentupplysning rörande bilar och bilars utrustning. Det nya typbesiktningsförfarandet kan väntas komplettera denna verksamhet, icke minst om den med tiden vidgas att icke omfatta enbart själva fordonen utan också viktiga förbrukningsdetaljer och tillbehör. Sverige bör för sin del fortsätta samarbetet med övriga i FN:s Europakommission och ISO representerade länder i arbetet för internationell normering av fordons egenskaper. När ur svensk synpunkt särskild anledning föreligger att göra avsteg från denna grundprincip för att tillgodose trafiksäkerhetskrav, som i vårt land är särskilt angelägna, bör dock övervägas att låta de internationella handelsintressena vika för nationella trafiksäkerhetskrav.

De av motionärerna anförda huvudsynpunkterna kan redan nu tillgodoses inom ramen för VoV:s åliggande att utveckla och bedriva ett effektivare typbesiktningsförfarande, AB Svensk Bilprovningens verksamhet samt den på statens trafiksäkerhetsråd vilande uppgiften att framlägga förslag på trafiksäkerhetsområde. Motionärernas belysning av frågan kan väntas förstärka de nämnda organens aktivitet på området och en växande allmän opinion kan antagas komma att verka i samma riktning.

Motororganisationerna anser sig ändock icke böra avstyrka motionärernas förslag om en utredning, vilken skulle kunna bli av värde vid den närmare utformningen av det blivande trafikverkets arbetsuppgifter.

AB Svensk bilprovning

Såsom framgår av bilagda informationsblad¹ har Svensk Bilprovning utfört drygt 621 000 kontrollbesiktningar under det första verksamhetsåret 1965. Till helt övervägande del har dessa besiktningar gällt fordon av årsmodell 1960 eller tidigare. Av de kontrollbesiktigade fordonen kunde 66,8 % godkännas redan vid första besiktningen, medan 31,9 % fick föreläggande om ny besiktning och 1,3 % körförbud. Det bör observeras att även de godkända fordonen i stor utsträckning fick anmärkningar för smärre brister (påpekanden). De icke godkända fordonen hade i medeltal fått anmärkning på fem olika punkter i det begagnade besiktningssprotokollet.

Av informationsbladen framgår vidare, att de konstaterade bristfälligheterna gällt ett flertal olika fordonsdetaljer eller funktioner. Den fordonsdetalj, som oftast föranlett anmärkning, har varit strålkastarna. Drygt 27 % av alla besiktigade personbilar har sålunda fått anmärkning för otillfredsställande strålkastare. De allvarligaste anmärkningarna har emellertid riktats mot bromssystemen. Av de utfärdade körförbuden har sålunda drygt 86 % föranletts av brister i fråga om bromsar eller bromsledningar.

De iakttagelser, som gjorts i samband med kontrollbesiktningarna, ger anledning förmoda, att de konstaterade bristfälligheterna, som oftast beror på ett otillfredsställande underhåll, i många fall också kan ha sin orsak i konstruktiva svagheter hos fordonen.

Det torde ej i första hand ankomma på Aktiebolaget Svensk Bilprovning att direkt verka för att förekommande bristfälligheter i fordonens konstruktion avhjälpas. Detta bör ske via typbesiktningen. Bolaget avser emellertid att även i fortsättningen redovisa gjorda iakttagelser på sådant sätt, att de kan bidra till en successivt förbättrad typbesiktning. Bolaget vill i detta sammanhang erinra om att en del av de i motionerna berörda frågorna om en effektivare typbesiktning vunnit beaktande i samband med att denna verksamhet omorganiserades från och med den 1 januari 1965. Rörande effekten av denna omorganisation torde det i här berörda avseenden ännu vara för tidigt att uttala sig.

Beträffande den i motionerna berörda frågan om en förbättrad objektiv konsumentupplysning vill bolaget endast framhålla, att det successiva offentliggörandet av statistiskt material från bolagets verksamhet fått en omfattande publicitet i såväl dags- som fackpress och torde ha inneburit en till sin art begränsad men icke betydelslös konsumentupplysning. Denna publicitet har dessutom medfört att bilfabrikanter och generalagenter för utländska bilmärken sökt kontakt med bolaget bl. a. för diskussion av åtgärder med avseende på fordonens konstruktion.

¹ Ej bifogat här

Summarisk översikt över de amerikanska säkerhetskraven vid inköp av motorfordon för federalt bruk

Dessa regler, som träder i kraft den 13 oktober 1967, omfattar nedanstående punkter:

1. *Anchorage for Seat Belt Assemblies* (Fästpunkter för säkerhetsbälten). Här ges föreskrifter ang. fästpunkter för säkerhetsbälten av dels höftbältestyp och dels av trepunktstyp. Fästpunkter ska finnas för samtliga platser i personbilar. Ytterplatserna ska vara försedda med fästpunkter för trepunktsbälten. Noggranna föreskrifter gives om hur stor påfrestning förankringarna ska tåla på olika punkter och i olika kombinationer. Några föreskrifter om att de federala bilarna vid leveransen ska vara försedda med säkerhetsbälten finns inte.

2. *Forward Compartment Energy Absorption* (Energiabsorption i kupéns främre del). Här föreskrivs att instrumentbräda och andra delar av kupéns främre delar ska vara så utformade att de på ett godtagbart sätt skyddar passagerare och förare i framsätet med säkerhetsbälten av höftbältestyp. Instrumentbrädans nedre och övre del ska vara klädda med energiabsorberande material som uppfyller vissa testkrav. Solskydden ska vara gjorda av energiabsorberande material, ett område ovanför vindrutan ska också vara klätt med energiabsorberande material. Detsamma gäller hörnstolparna — dock med tillägget att detta inte onödigtvis får skymma förarens sikt.

3. *Instrument Panel Instruments and Control Devices* (Instrumentbrädans instrument och reglage). Här föreskrivs att instrument och reglage ska vara utformade så att de åstadkommer minsta möjliga skada på framsätesspassagerare och förare iförda höftbälten. Instrument som ej är försänkta eller skyddade av t. ex. ratten ska uppfylla vissa krav på stötabsoption. De ska vid ett visst tryck ge vika eller lossna. Detsamma gäller för växelspak, som är monterad på rattstången. Vidare ska alla viktiga reglage enligt denna föreskrift sitta inom räckhåll för en förare iförd trepunktsbälte.

4. *Energy Absorbing Steering Control System* (Energiabsorberande styrinrättning). Här stadgas att styrsystemet ska utformas så att det absorberar en stöt av en kropp med en hastighet av 22 fot/sekund. Stöten kan antingen absorberas av ratten eller av rattstången. Vidare föreskrivs att styrinrättningen vid kollisionssprov mot en vägg i 45 km/tim. inte ska förskjutas längre bakåt än 5 tum (12,5 cm). Styrinrättningen ska vidare vara fri från detaljer som kan fastna i förarens kläder under normal körning.

5. *Safety Door Latches and Hinges* (Säkerhetslås och gångjärn på dörrar). Här föreskrivs vilka påfrestningar dörrlås och gångjärn ska tåla.

6. *Anchorage of seats* (Förankring av säten). Här föreskrivs att säten ska vara så fästade i golvet att de tål en belastning av 20 gånger sin egen vikt utan att lossna. Samma föreskrifter gäller för fällbara ryggstöds låsanordningar. Dessa låsanordningar ska vara placerade så att de inte försvårar för en baksätesspassagerare att komma ur bilen men också så att de inte kan utlösas genom en olyckshändelse vid en hastig inbromsning. Föreskrif-

ter motsvarande dem för säten och fällbara ryggstöd gäller också för hopfällbara säten.

7. *Four way flasher* (Blinksignaler runt om). Om en bil får motorstopp på körbanan av en eller annan anledning ska alla körriktningssvisare blinka samtidigt som varning.

8. *Safety Glazing Materials* (Säkerhetsglas). Vindrutan ska vara av laminerat glas och svara mot vissa krav på motstånd mot penetration.

9. *Hydraulic Service Brake Systems* (Hydrauliskt servobromssystem). Här föreskrivs att bromssystemet på federala bilar ska vara så utformat att hela bromskraften inte kan gå förlorad — tvåkretssystem. I händelse av brott eller fel på bromsledningarna ska systemet kunna användas utan att bilen drar åt något speciellt håll eller bromsar ryckigt. Vidare ska en kontrollampa på instrumentbrädan varna om systemet har något fel eller något brott. Denna signal ska vara så inrättad att man med dess hjälp före start kan övertyga sig om att bromssystemet är helt, t. ex. genom att trycka ner bromspedalen.

10. *Standard Bumper Heights* (Enhetlig stötfångarhöjd). Här föreskrivs en enhetlig stötfångarhöjd för alla federala bilar.

11. *Standard Gear Quadrant (PRNDL) for Automotive Vehicles Equipped with Automatic Transmissions* (Enhetlig utformning av automatisk växellåda). Denna regel har tillkommit för att undvika att föraren misstar sig på den låga växeln framåt och backväxeln, vilket i många fall skett med svåra följder.

12. *Windshield Wipers and Washers* (Vindrutetorkare och -spolare). Här föreskrivs att vindrutetorkarna ska ha två eller flera hastigheter, att de ska ha en rytm som är oberoende av belastningen på bilmotorn, att de ska kunna torka effektivt vid en hastighet av 70 miles/timme (ung. 112 km/tim.). Föreskrifter finns också om storleken på behållaren för vindrutespolarvätska.

13. *Glare Reduction Surfaces* (Bländfria ytor). Här föreskrivs att instrumentbräda, vindrutetorkare och vindrutespolare osv. ska vara utformade på ett sådant sätt att de inte bländar föraren. Vidare föreskrivs att instrument och kontroller ska vara så placerade eller utformade att de inte reflekteras i vindrutan vid körning under dagen eller natten.

14. *Control of Air Pollution* (Kontroll av luftföroreningar). Här föreskrivs att bilar ska vara försedda med luftrenare i enlighet med speciella regler utfärdade av hälsodepartementet.

15. *Tires and Safety Rims* (Däck och säkerhetsfälgar). Närmare upplysningar om vilka regler denna punkt innehåller har ännu inte stått att få.

16. *Backup lights* (Backljus). Federala bilar ska vara försedda med backljus. Närmare upplysningar ännu ej tillgängliga.

17. *Rearview Mirrors* (Backspeglar). Här föreskrivs att federala bilar ska vara försedda med minst en invändig backspegel och minst en utvändigt. Bussar, lastbilar och kombivagnar ska vara försedda med minst två utvändiga backspeglar. En konvex vidvinkelspegel får användas inne i bilen om den inte skymmer den ordinarie spegeln.

18. *Window and Door Controls* (Dörrhandtag och fönstervevar). Dörrhandtag och fönstervevar ska vara utformade så att de är oskadliga för förare och passagerare. Vid påfrestning av en viss kraft ska de ge efter eller lossna helt.

19. *Ashtrays and Lighters* (Askkoppar och tändare). Askkoppar och

tändare ska vara utformade så att de inte kan skada förare eller passagerare. De ska vara avskärmade eller försänkta. Askkoppar får inte vara placerade så att de kommer i en luftström, så att gnistor kan spridas.

20. *Armrests* (Armstöd). Armstöd får inte ha några skarpa kanter. De ska vara klädda med energiupptagande material. Inte heller under detta material får hårda eller skarpa kanter förekomma.

21. *Padding for Automotive Seat Backs* (Stoppning av ryggstöd). Ryggstödet på säten i personbilar och bussar ska vara klädda med energiupptagande material. Detta gäller också viss annan utrustning i bussar.

22. *Head restraint* (Nackstöd). Framsäten i stationsvagnar och personbilar ska vara försedda med nackstöd för att undvika skador vid påkörning bakifrån. Nackstödet får inte ge vika före ryggstödet.

23. *Side Marker Devices* (Sidmarkeringar). Det ska finnas två sidmarkeringar på varje sida av bilen, en fram och en bak. Dessa ska bestå antingen av lampor eller reflekterande material eller bådadera. I bägge fallen ska sidmarkeringssystemet fylla vissa krav på synlighet.

24. *Rear Window Defogger* (Defroster för bakruta). Här föreskrivs att federala bilar ska vara utrustade med defroster för bakrutan som håller dess insida ren från imma.

25. *Roll Bar Structure* (Störtbåge). Här föreskrivs att vissa öppna lastbilar ska vara försedda med störtbågar.

26. *Fuel Tank and Tank Filler Pipes* (Bränsletank och bränsleledningar). Bränsletankar och bränsleledningar ska vara utformade och placerade så att de ej rycks loss, bryts sönder eller läcker mer än ett ounce i minuten vid en frontalkollision, två sidkollisioner och kollision bakifrån vid en hastighet av 45 km/tim. för frontalkollisionen, 30 km/tim. för kollisionen bakifrån och 25 km/tim. för kollisionerna från vardera sidan.