

Nr 166

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) såvitt avser bl. a. fordons beskaffenhet och utrustning, m. m.; given Stockholms slott den 22 september 1967.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till

1) förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648),

2) förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

BERTIL

Olof Palme

Propositionens huvudsakliga innehåll

En arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet har gått igenom våra nuvarande bestämmelser om bilars beskaffenhet och utrustning. Med utgångspunkt i de nyligen fastställda amerikanska säkerhetsnormerna har gruppen lagt fram förslag i en rad hänseenden, bl. a. i fråga om utformningen av förar- och passagerarutrymmen, säkerhetsbälten, bromsar, backspeglar samt åtkomlighet och placering av reglage och manöverorgan. I propositionen föreslås de ändringar i vägtrafikförordningen som behövs för att förslagen skall kunna genomföras. De skall i stor utsträckning komma att gälla från och med 1969 års bilmodeller.

Vidare tas i propositionen upp förslag om vissa skyltar på fordon och om instansning av chassinummer.

Frågan om bilavgaserna behandlas också. Det arbete som pågår på området redovisas och bestämmelser föreslås om bl. a. sluten vevhusventilation på bilar.

Slutligen föreslås att motorcyklar i fortsättningen skall indelas i lätta och tunga med hänsyn till cylindervolym i stället för tjänstevikt. I den delen föreslås bestämmelserna träda i kraft den 1 januari 1970.

Förslag
till
Förordning
om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, att 1 § 3 mom., 2 §, 3 § 1 och 2 mom., 4 § 1 och 2 mom., 21 § 2 mom., 27 § 6 mom., 57 § 3 mom., 58 §, 65 § 6 mom. och 67 § vägtrafikförordningen den 28 september 1951¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

3 m o m. För motorfordon — — — — — 400 kilogram.

Bilar hänföras — — — — — av bil.

Motorcyklar indelas i

a. lätt motorcykel: motorcykel med tjänstevikt av högst 75 kilogram;

b. tung motorcykel: motorcykel med tjänstevikt över 75 kilogram.

a. lätt motorcykel: motorcykel vars motor har en cylindervolym av högst 125 kubikcentimeter;

b. tung motorcykel: motorcykel vars motor har en cylindervolym som överstiger 125 kubikcentimeter.

2 §.

Fordon får — — — — — 3—8 §§ stadgas.

Närmare bestämmelser — — — — — därtill förordnar.

Konungen eller den myndighet Konungen förordnar kan förbjuda, att fordon förses med viss anordning, som ej är nödvändig för fordonets användning, om den ökar risken för skada vid trafikolycka eller på annat sätt minskar trafiksäkerheten.

3 §.

1 m o m. Bil skall — — — — — utan förarhytt;

i) backspegel, så placerad, att föraren med densamma kan iakttaga den bakomvarande trafiken; dock behöver chassi utan förarhytt icke vara försett med backspegel;

i) backspeglar; dock behöver chassi utan förarhytt icke vara försett med backspegel;

¹ Senaste lydelse av 3 § 1 mom. se 1955:524, av 3 § 2 mom. se 1958:222, av 27 § 6 mom. se 1961:297, av 58 § se 1962:263, av 4 § 1 mom. se 1964:420, av 65 § 6 mom. se 1966:390 samt av 67 § se 1966:561.

(Nuvarande lydelse)

j) om förbränningsmotor användes, effektiv anordning för att hindra störande ljud från avloppsgaserna (ljuddämpare);

k) stänkskydd, bestående — — —

n) om bilen är försedd med vindruta, effektiv vindrutetorkare.

2 m o m. Förarplatsen på — — —

Samtliga anordningar för bilens manövrering skola vara anbragta så, att föraren utan förväxling lätt kan åtkomma dem utan att flytta sig från sin plats eller vända sin uppmärksamhet från vägen.

Förarhytt och andra för driftspersonal avsedda utrymmen på lastbil skola vara inrättade på ett ur säkerhetssynpunkt såvitt möjligt betryggande sätt.

På bil må ej finnas anbragt någon för dess användning icke erforderlig anordning, som kan avsevärt öka risken för skada vid påkörning eller sammanstötning.

4 §.

1 m o m. Motorcykel skall — — — — — effektiv styrinrättning;

b) minst en effektiv broms; dock att i fråga om tung motorcykel kräves effektiv bromsutrustning, bestående av antingen två av varandra oberoende system för bromsning eller ett system, som kan påverkas av två av varandra oberoende anordningar, varjämte på trehjulig tung motorcykel eller motorcykel med sidvagn åtminstone ett system skall kunna på sluttande mark kvarhålla fordonet, även om föraren lämnat detta;

c) antingen luftringar — — — — — svarande anordningar.

Motorcykel på — — — — — bakomvarande trafiken.

(Föreslagen lydelse)

j) om förbränningsmotor användes, avgasrör, effektiv anordning för att hindra störande ljud från avloppsgaserna (ljuddämpare) och, om motorn är bensindriven, effektiv anordning för att hindra att gaser tränger ut från motorns vevhus (sluten vevhusventilation);

(hastighetsmätare); samt

n) vindruta samt effektiv vindrutetorkare, vindrutespolare och anordning för borttagande av is och inna på rutan (defroster); dock behöver chassi utan förarhytt icke vara försedd med vindruta och därtill hörande utrustning.

— — — — — åt sidorna.

Samtliga anordningar som äro avsedda för bilens manövrering eller eljest för att användas av föraren under färd skola vara inrättade och anbragta så, att förväxling undvikas och föraren lätt kan komma åt dem utan att trafiksäkerheten eftersättes.

Utrymme för förare, annan driftspersonal eller passagerare skall vara inrättat och utrustat så, att personskada vid trafikolycka eller inbromsning hindras eller begränsas.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Vad i ————— för motorcykel.

2 m o m. Till tvåhjulig *lätt* motorcykel eller till trehjulig motorcykel får icke kopplas annat fordon. Till tvåhjulig *tung* motorcykel får icke kopplas annat fordon än sidvagn; och får fordonens sammanlagda tjänstevikt icke överstiga 400 kilogram.

2 m o m. Till tvåhjulig motorcykel, vars tjänstevikt ej överstiger 75 kilogram, eller till trehjulig motorcykel får icke kopplas annat fordon.

Till tvåhjulig motorcykel med tjänstevikt över 75 kilogram får icke kopplas annat fordon än sidvagn. Fordonens sammanlagda tjänstevikt får ej överstiga 400 kilogram.

21 §.

2 m o m. På registrerat fordon skola på *lämpliga, lätt tillgängliga platser* föras skyltar av *metall*, upptagande i tydlig skrift:

a) ägarens namn ————— denna; ävensom

b) beträffande buss och lastbil, fordonets tjänstevikt, bredd och maximilast ävensom det största antal passagerare fordonet är avsett att föra;

c) beträffande motorcykel utan tillkopplad sidvagn, fordonets tjänstevikt och, såvitt angår trehjulig motorcykel, som är byggd för godsbefordran, maximilast;

d) beträffande motorcykel med tillkopplad sidvagn, dels motorcykelns tjänstevikt, dels ock sidvagnens tjänstevikt och, om sidvagnen är byggd för godsbefordran, maximilast;

e) beträffande släpfordon, dels fordonets registreringsnummer, dels ock fordonets tjänstevikt, bredd och maximilast ävensom det största antal passagerare fordonet är avsett att föra.

På skylt, — — — — — eller typintyg.

2 m o m. På registrerat fordon skola föras skyltar av *beständigt material*, upptagande i tydlig skrift:

b) beträffande buss och lastbil, fordonets tjänstevikt, *längd*, bredd och maximilast ävensom det största antal passagerare fordonet är avsett att föra;

c) beträffande motorcykel utan tillkopplad sidvagn, fordonets tjänstevikt och *motorns cylindervolym samt*, såvitt angår trehjulig motorcykel, som är byggd för godsbefordran, maximilast;

d) beträffande motorcykel med tillkopplad sidvagn, dels motorcykelns tjänstevikt och *motorns cylindervolym*, dels ock sidvagnens tjänstevikt och, om sidvagnen är byggd för godsbefordran, maximilast;

e) beträffande släpfordon, dels fordonets registreringsnummer, dels ock fordonets tjänstevikt, *längd*, bredd och maximilast ävensom det största antal passagerare fordonet är avsett att föra.

Registrerat fordon skall vidare vara försett med tydlig och på varaktigt sätt anbringad märkning för fordonets identifiering.

Närmare bestämmelser om skyltar och märkning som avses i detta moment meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen bestämmer.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

65 §.

6 m o m. Den, som — — — — — med dagsböter.

Till samma — — — — — sjätte stycket.

Förseelse mot 10 § 6 mom., 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 20 § 6 mom. andra stycket, jämväl såvitt detta äger tillämpning enligt samma mom. tredje stycket, 21 § 2 mom. första stycket a—d), samma moment första stycket e), såvitt angår tjänstevikt, bredd, maximilast och största antal passagerare, eller andra stycket eller 3 mom., 24 § 3 mom. andra stycket, jämväl såvitt detta äger tillämpning enligt 14 § 1 mom. andra stycket, eller 24 a § andra stycket, 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. fjärde stycket, straffes med böter, högst femhundra kronor.

Förseelse mot 10 § 6 mom., 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 20 § 6 mom. andra stycket, jämväl såvitt detta äger tillämpning enligt samma mom. tredje stycket, 21 § 2 mom. första stycket a—d), samma moment första stycket e), såvitt angår tjänstevikt, *längd*, bredd, maximilast och största antal passagerare, eller andra eller tredje stycket eller med stöd av fjärde stycket meddelade bestämmelser eller 3 mom., 24 § 3 mom. andra stycket, jämväl såvitt detta äger tillämpning enligt 14 § 1 mom. andra stycket, eller 24 a § andra stycket, 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. fjärde stycket, straffes med böter, högst femhundra kronor.

67 §.

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 53 §, 54 § 4 mom. eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom. samt annan än gående som bryter mot 40 § 2 mom.

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 53 §, 54 § 4 eller 5 mom. eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom. samt annan än gående som bryter mot 40 § 2 mom. *Vid överträdelse av 57 § 3 mom. andra stycket straffes såväl förare som passagerare.*¹

Med böter, — — — — — mot 40 § 2 mom.

Befordras med — — — — — fordonets brukande.

För medverkan — — — — — 23 kap. brottsbalken.

De nya bestämmelserna i 1 § 3 mom., 4 § 1 och 2 mom., 21 § 2 mom. första stycket, såvitt avser punkterna c) och d), samt 57 § 3 mom. och 67 § träder i kraft den 1 januari 1970.

De nya bestämmelserna i 3 § 1 mom., utom i fråga om avgasrör, och 2 mom., utom såvitt fjärde stycket upphäves, 21 § 2 mom. tredje stycket och fjärde stycket, såvitt avser meddelande av bestämmelser om märkning, samt 65 § 6 mom., såvitt avser straff för förseelse mot 21 § 2 mom. tredje stycket eller mot bestämmelser som meddelats med stöd av 21 § 2 mom. fjärde stycket, tillämpas i fråga om fordon som vid registrerings- eller typbesiktning betecknas som 1969 eller senare års modell, i den mån ej Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer meddelar undantag för visst eller vissa fordon.

I övrigt träder förordningen i kraft den 1 januari 1968.

¹ Den föreslagna lydelsen upptar även ändring som föreslagits i prop. 1967: 160.

Förslag
till
Förordning
angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 5 maj 1960
(nr 134) om mopeder

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 5 maj 1960 om mopeder¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

Med moped förstås i denna förordning *lätt* motorcykel vars motor har en cylindervolym ej överstigande 50 kubikcentimeter och vilken är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, *så ock tung motorcykel med tjänstevikt av högst 100 kilogram, därest den är inrättad som invalidfordon och i övrigt uppfyller nyss angivna villkor.*

Med moped förstås i denna förordning motorcykel vars motor har en cylindervolym ej överstigande 50 kubikcentimeter och vilken är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

Vid bedömande, — — — högre hastighet.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1970.

¹ Senaste lydelse av 1 § se 1962:265.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i statsrådet på Stockholms slott den 22 september 1967.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden ANDERSSON, KLING, EDENMAN, JOHANSSON HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Palme, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga angående *ändrade bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning m. m.* och anför.

Inledning

Som ett led i det intensifierade trafiksäkerhetsarbetet har jag funnit en översyn angelägen av kraven på motorfordonens beskaffenhet och utrustning. Jag tillsatte därför hösten 1966 en *arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet* för denna uppgift. Arbetsgruppen överlämnade den 12 juni 1967 en promemoria med förslag till säkerhetskrav på bilar (stencil K 1967: 5).

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren (ÖB), medicinalstyrelsen, statens vägverk, statens väginstitut, statens trafiksäkerhetsråd, riksrevisionsverket, kommerskollegium, statens provningsanstalt, statens institut för konsumentfrågor, statens konsumentråd, Landsorganisationen i Sverige (LO), Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), Svenska Arbetsgivareföreningen (SAF), Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening, Sveriges Mekanförbund, Motorbranschens Riksförbund, Svenska Lokaltrafikföreningen, Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation, Aktiebolaget Svensk Bilprovning, Bilinspektörernas förening, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Motororganisationernas Samarbetsdelegation, Trafikförsäkringsföreningen, Ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission (IVA-TFK) samt Sveriges Standardiseringskommission. Kommerskollegium har bifogat yttranden från samtliga handelskammare.

Arbetsgruppens förslag kan i vissa avseenden genomföras utan ändring i

vägtrafikförordningen. För överblickens och sammanhangets skull redovisar jag ändå i korthet även sådana förslag och redogör i någon utsträckning för sådana detaljer i förslagen som bör upptas i närmare föreskrifter och anvisningar.

Jag behandlar i sammanhanget också en framställning från *Kungliga Automobil Klubben* (KAK) om vissa skyltar på fordon och ett förslag från *rikspolisstyrelsen*, som rör frågan om instansning av chassinummer på fordon. Över KAK:s framställning har yttranden inhämtats från rikspolisstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Yttranden över rikspolisstyrelsens förslag om chassinummer har avgetts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, bilregisterutredningen, Aktiebolaget Svensk Bilprovning, Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening samt Motorbranschens Riksförbund.

Den tilltagande emissionen av bilavgaser har blivit ett stort problem framför allt i tätorterna. Ett mycket intensivt arbete på området pågår såväl i vårt land som utomlands. Jag lämnar en orientering om detta arbete och tar samtidigt upp vissa framställningar som gjorts i ämnet.

Kommunikationsdepartementets ledningsgrupp rörande utvecklingsarbete på bilavgasområdet har den 31 mars 1967 överlämnat en utredning med förslag till åtgärder rörande vevhusgaser. Yttrande över utredningen har avgetts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens luftvårdsnämnd samt Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening.

Statens luftvårdsnämnd har i en skrivelse den 5 december 1966 hemställt om förbud mot användning av en viss typ av aggregat för varmhållning av fordon genom tomgångskörning. Sedan tillverkaren av aggregatet inkommit med utredning och synpunkter har vissa undersökningar utförts vid bilavgaslaboratoriet i Studsvik. Projektledaren för laboratoriet har avgett rapport jämte yttrande i ärendet. Ärendet har därefter jämte ett förslag till ändrad lydelse av 58 § vägtrafikförordningen, som upprättats inom kommunikationsdepartementet, remitterats till rikspolisstyrelsen, luftvårdsnämnden, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Motorbranschens Riksförbund, vilka samtliga inkommit med yttranden.

Överståthållarämbetet har med skrivelse den 16 juni 1966 överlämnat en framställning från Stockholms stadsfullmäktige om bestämmelser rörande avgasrör på tyngre dieseldrivna lastfordon och om författningsmässig reglering av förhållandet mellan motorstyrka och fordons totalvikt. Överståthållarämbetet har för egen del hemställt om utredning i de angivna frågorna. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har yttrat sig över framställningen.

Frågan om en ändrad gränsdragning mellan lätta och tunga motorcyklar har varit aktuell i olika sammanhang under senare år. Frågan har gällt en indelning med hänsyn till cylindervolym i stället för tjänstevikt. Jag lägger nu fram ett förslag i frågan med anledning av en framställning den 20

augusti 1964 från *Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation* (SMC). Över framställningen har efter remiss yttranden avgetts av rikspolisstyrelsen, chefen för försvarsstaben, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, länsstyrelserna i Uppsala, Malmöhus och Västernorrlands län, Automobilbesiktningmännens Förening, Motorbranschens Riksförbund, Motororganisationernas Samarbetsdelegation, NTF, Sveriges Motorcykelfabrikanters Förening, Sveriges Motorcykelhandlares Riksförbund, Trafikförsäkringsföreningen och Sveriges Motorcykel- och Mopedimportörers Förbund. Länsstyrelserna har till sina yttranden fogat yttranden från bl. a. bilinspektörer och polismyndigheter.

Fordons beskaffenhet och utrustning

Säkerhetskrav på bilar

Gällande bestämmelser

I *vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) — VTF* — är föreskrifterna om fordons beskaffenhet och utrustning — bortsett från vissa specialbestämmelser — samlade i 2—8 §§. Som allmän regel anges i 2 §, att fordon får tas i bruk på väg endast om det är tillförlitligt från säkerhetsynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. Vad som i detta hänseende gäller för bil framgår av 3 §.

I 3 § 1 mom. anges att bil skall vara försedd med effektiv bromsutrustning, som skall bestå av antingen två av varandra oberoende system för bromsning eller ett system som kan påverkas av två av varandra oberoende anordningar. Åtminstone ett system skall kunna kvarhålla bilen på sluttande mark även om föraren lämnat den. Vidare skall finnas backspegel, placerad så att föraren i den kan iakta den bakomvarande trafiken. Bestämmelsen gäller inte chassi utan förarhytt. Är bilen försedd med vindruta skall den vara utrustad med effektiv vindrutetorkare. Vidare innehåller momentet föreskrifter om styrinrättning, backningsanordning, ringar och motsvarande, belynings- och reflexanordningar, apparat för ljudsignal, körriktningsvisare, ljuddämpare, stänkskydd, kopplingsanordning och hastighetsmätare.

Enligt 3 § 2 mom. skall förarplatsen på bil vara rymlig och anordnad så att den medger bekväm körställning samt god utsikt över vägen och åt sidorna. Samtliga anordningar för bilens manövrering skall vara anbragta så att föraren utan förväxling lätt kan komma åt dem utan att flytta sig från sin plats eller vända sin uppmärksamhet från vägen. På lastbil skall förarhytt och andra utrymmen som är avsedda för driftspersonalen vara inrättade på ett såvitt möjligt betryggande sätt från säkerhetsynpunkt. På bil får inte finnas någon anordning som inte behövs för dess användning och som avsevärt kan öka risken för skada vid påkörning eller sammanstötning.

I 3 § 3 mom. sägs att motorn samt behållare och rör som innesluter flytande eller gasformigt bränsle skall vara på bästa sätt skyddade för åverkan och så beskaffade att våldeld såvitt möjligt förekommes. Detsamma gäller den elektriska utrustningen. Behållare och rör för gasformigt bränsle får inte vara placerade inom utrymme som är avsett för personbefordran.

Vissa specialföreskrifter, bl. a. för bussar, upptas i 3 § 4—6 mom.

Överträdelser av utrustningsbestämmelserna bestraffas enligt 65 § 1 och 3 mom.

Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t förordnar har enligt 2 § andra stycket att utfärda de närmare bestämmelser som erfordras om anordningar som avses i 3—8 §§. Enligt 1 § *vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951 (nr 743)* — VTK — ankommer det på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (f. n. vägverket) att utfärda sådana närmare bestämmelser.

Med stöd av detta bemyndigande har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdat omfattande bestämmelser och anvisningar som bl. a. ger vägledning för typ-, registrerings- och kontrollbesiktning.

Arbetsgruppens promemoria

Allmänna synpunkter

VTF:s bestämmelser om bils beskaffenhet och utrustning samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens närmare föreskrifter och anvisningar innehåller sammantagna de grundläggande krav som f. n. gäller för våra bilar. Arbetsgruppen har prövat om det från trafiksäkerhetssynpunkt är påkallat att ändra kraven eller att införa ytterligare föreskrifter i fråga om fordonsdetaljer eller fordonsutrustning. Möjligheterna till mera genomgripande ändringar i fordonskraven har gruppen ansett tämligen begränsade, om ändringarna skall gälla även gamla motorfordon. Den har därför inriktat sig på att pröva vilka krav som bör gälla för nya motorfordon och funnit det rimligt att ändrade krav införs beträffande bilar av årsmodell 1969 och senare.

Arbetsgruppen har tagit hänsyn till det arbete på bilsäkerhetens område som bedrivs inom internationella organisationer, främst inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE), organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD) och internationella standardiseringsorganisationen (ISO). Likaså har hänsyn tagits till de amerikanska säkerhetsnormer som fastställdes den 31 januari 1967. Dessa normer träder i kraft den 1 januari 1968 och gäller alla fordon tillverkade efter detta datum som säljs i USA. Normerna avviker i flera avseenden från resolutioner och rekommendationer som antagits inom europeiska samarbetsorgan. Arbetsgruppens förslag avser sådana ändringar som enligt gruppens mening med hänsyn till nuvarande internationella föreskrifter och rekommendationer och till de amerikanska normerna bör genomföras i ett första skede.

De hittills fastställda amerikanska normerna har tillkommit under stark tidspress. Arbetet på att fullständiga normerna fortsätter emellertid. Vida-

re har ett flertal undersökningar inletts som syftar bl. a. till att genom forskning, insamling av material m. m. få ett bättre underlag för det fortsatta normarbetet. I olika sammanhang har kontakt tagits med europeiska trafiksäkerhetsorgan.

Inom ECE har underkommittén för vägtransporter i november 1966 uppdragit åt arbetsgruppen för motorfordons konstruktion (WP 29) att med förtur studera frågor rörande motorfordons inre och yttre säkerhet och att framlägga förslag till underkommittén. WP 29 har tillsatt en rapportörgrupp för säkerhetsfrågor. Som medlemmar i rapportörgruppen utsågs Belgien, USA, Frankrike, Italien, Västtyskland, Storbritannien och Sverige. Gruppen har för sitt arbete fastställt en prioriteringslista, som i huvudsak omfattar de punkter som innefattas i de amerikanska normerna.

Arbetsgruppen framhåller att det från skilda synpunkter är angeläget att samordna det arbete i fråga om fordonskraven som pågår i Europa och USA. Man kan då gemensamt utnyttja de erfarenheter och forskningsresultat som vunnits på olika håll och därigenom få bättre möjligheter att bedöma hur kraven lämpligen bör utformas. Med vidgad giltighet får kraven större tyngd och medför lättnader för bilindustrin som bör verka kostnadssänkande för konsumenterna.

Placering och utmärkning av reglage

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har utfärdat anvisningar endast för handbromsreglage. Reglaget skall vara placerat så att det är lätt åtkomligt för föraren.

I den amerikanska säkerhetsnormen har uppräknings skett av reglage och anordningar som skall vara åtkomliga under färd.

Arbetsgruppen föreslår en generell föreskrift, att alla reglage och anordningar som används under färd skall vara åtkomliga för förare som använder ett lämpligt inställt trepunkts säkerhetsbälte. Vidare föreslås, i överensstämmelse med den amerikanska säkerhetsnormen, att reglagen för vindrutetorkare, vindrutespolare, defroster och choke skall vara utmärkta på sådant sätt att deras funktion är uppenbar.

Växelväljarens lägen, lägenas utmärkning, motorbromsning, startspärr

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anvisningar skall kraftöverföringens funktion undersökas vid besiktning. Vidare skall tillses, att växel- och frikopplingsanordningar kan manövreras på ett trafiksäkert sätt.

Arbetsgruppen föreslår, i överensstämmelse med den amerikanska säkerhetsnormen, att växelväljarens lägen för körning framåt och backning på automatväxlade bilar skall vara åtskilda av ett neutralläge. Vidare skall rörelse från neutralläge till läge för körning framåt ske medurs om växelväljaren är av rattväxeltyp. Parkeringsläge, om sådant finns, skall placeras i sekvensens ena ytterläge intill backväxelläget. Bestämmelser av denna typ

kan förebygga felväxlingar med olyckliga konsekvenser, inkoppling av parkeringsspärr under färd m. m. För att undvika oväntade rörelser av bilen när motorn startas förordar arbetsgruppen en bestämmelse liknande den amerikanska om obligatorisk startspärr, när något läge för körning är ilagt. Gruppen anser också, att en indikeringsanordning, som utvisar växelväljarens läge, bör finnas på automatväxlade bilar. På manuellt växlade bilar bör ett väl synligt schema utvisa växellägena.

Fönsterrutor

I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anvisningar för typtesiktning anges, att fönsterrutor i bil skall vara utförda av s. k. säkerhetsglas eller annat material som inte vållar onödigt skada vid eventuella olyckshändelser.

Arbetsgruppen föreslår bestämmelser om att bil skall vara försedd med vindruta och att denna skall vara av laminerat glas med stor energiupptagningsförmåga och kraftigt motstånd mot genomträngning. Andra rutor i bil skall vara utförda av säkerhetsglas.

Förslaget överensstämmer i huvudsak med den amerikanska säkerhetsnormen.

Vindrutetorkare, vindrutespolare och vindrutedefroster

Den amerikanska säkerhetsnormen upptar krav på vindrutetorkare, vindrutespolare och vindrutedefroster för vissa typer av fordon. Kraven omarbetas f. n. och tillämpningsföreskrifter utarbetas samtidigt.

Arbetsgruppen finner det uppenbart, att defroster, vindrutetorkare och vindrutespolare måste vara obligatorisk utrustning på bil. Anordningarna är så betydelsefulla från trafiksäkerhetssynpunkt att man genom noggranna föreskrifter också bör skapa garantier för att de är effektiva och tillförlitliga. Med hänsyn till vårt klimat bör långtgående krav övervägas, särskilt när det gäller vindrutedefrosterns förmåga att snabbt och effektivt ta bort is och imma från vindrutan. I varje fall på längre sikt bör krävas en anordning som kan hålla inte bara vindrutan utan även andra rutor i bilen fria från imma och is. Önskemål om i görligaste mån enhetliga krav och provningsmetoder motiverar emellertid enligt gruppens uppfattning, att man låter närmare regleringar anstå i avvaktan på USA:s ställningstagande till där föreliggande förslag i dessa frågor.

Gruppen föreslår emellertid att föreskrifter införs redan nu om att bil skall vara försedd med — förutom effektiv vindrutetorkare — effektiv vindrutedefroster och vindrutespolare. Med utgångspunkt i dessa föreskrifter kan kraven och provningsförfarandet utformas närmare senare.

Bromsutrustning

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har angivit i detaljerade anvisningar vad som skall uppfyllas för att broms skall anses effektiv i VTF:s mening.

Efter en redovisning av bromskraven i den amerikanska säkerhetsnormen och ECE:s rekommendation angående bromsanordning framhåller arbetsgruppen, att enighet råder om att en effektiv och tillförlitlig bromsutrustning är av största betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt.

De svenska föreskrifterna, ECE:s rekommendation och den amerikanska säkerhetsnormen avviker på många punkter från varandra när det gäller såväl kraven som provningsförfarandet. Inom statens vägverk pågår en omfattande översyn av anvisningarna för bromsar. Man strävar efter att ge dem en utformning som överensstämmer närmare med ECE:s rekommendation.

I denna situation har arbetsgruppen ansett att den inte bör föregripa vägverkets arbete och framlägger därför inte något detaljerat förslag till nya bestämmelser om bromsar. De svenska föreskrifterna, ECE:s rekommendation och den amerikanska normen innefattar emellertid regleringar på delvis skilda områden. Arbetsgruppen begränsar sina överväganden till att avse frågan om det i den amerikanska normen finns krav som lämpligen bör uppställas också i vårt land.

Från denna utgångspunkt föreslår arbetsgruppen, att föreskrifter införs om att bilars bromsutrustning skall ha ett sådant utförande att en viss kursstabilitet garanteras och att återhämtningen efter vattenfading är god. Vidare bör föreskrivas nödbromssystem som förhindrar förlust av all bromsverkan när trycket på färdbromspedalen bibehålls. Nödbromssystem bör ha en återstående bromsverkan av 2,5—3 m/s² vid en pedalkraft av högst 50 kp. Föreskrifter bör införas om att en varningsanordning med lampa för fel på delsystem av färdbromssystem skall finnas. Arbetsgruppen föreslår också att hållfastheten hos samtliga komponenter i bromssystemet skall provas genom tryckprov. Därvid bör gälla, att bromssystemet skall motstå en pedalkraft av 125 kp.

Skydd mot störande reflexer

I den amerikanska säkerhetsnormen uppräknas vilka fordonsdetaljer som inte får avge en speglad glans över visst värde. En komplicerad mätningsspecifikation behövs för kontrollen.

Arbetsgruppen föreslår en allmän föreskrift om att på bil inte får förekomma sådana blanka fordonsdetaljer i förarens synfält som kan avge störande reflexer.

I vårt land, där vi har ett offentligt besiktningsförfarande, bör det enligt arbetsgruppen kunna ingå i besiktningspersonalens uppgifter att pröva om fordonsdetaljer inom förarens synfält kan ge föraren störande reflexer.

Backspeglar

I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anvisningar för typbesiktning m. m. ges detaljerade föreskrifter om backspeglar. Personbil, vars totala längd inte överstiger 6 m, skall vara försedd med minst en backspegel, under förut-

sättning att den med hänsyn till kraven på geometriskt synfält kan placeras invändigt i fordonet, och annars minst två. Kombinationsbil och personbil försedd med kopplingsanordning för släpfordon skall emellertid alltid vara försedd med minst två backspeglar. Annan bil skall vara försedd med minst två backspeglar. I de fall fordon skall ha minst två backspeglar skall två speglar vara placerade utvändigt på fordonet, en på vardera sidan. Backspegelns reflekterande yta skall vara plan eller svagt konvex. I senare fallet får glasets krökningsradie inte vara mindre än 800 mm.

I den amerikanska säkerhetsnormen föreskrivs bl. a., att personbil och specialbyggt fordon för persontransport skall vara försedd med minst två plana backspeglar, en invändig och en utvändig, den senare placerad på förarens sida av fordonet. Om den invändiga backspegelns inte uppfyller uppställda fordringar i fråga om synfält, skall en utvändig spegel finnas också på passagerarens sida av fordonet. Om den inre spegelns sitter inom huvudets islagsområde, skall fastsättningen kunna brytas, utan att lämna skarpa kanter, böjas undan eller pressas ihop när spegelns utsätts för viss kraft.

Inom ECE har antagits vissa rekommendationer i fråga om backspeglar. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens föreskrifter överensstämmer i allt väsentligt med dessa rekommendationer.

På uppdrag av statens högertrafikkommision har statens väginstitut gjort en undersökning om behovet av yttre backspeglar på personbilar vid högertrafik. Sammanfattningsvis konstateras i undersökningen, att den inre spegelns inte ger ett tillräckligt stort synfält. Det uppkommer s. k. döda vinklar snett utanför det egna fordonets bakflyglar. Dessa döda vinklar kan i hög grad minskas genom ytterplacering av speglar.

Arbetsgruppen föreslår som grundregel, att alla bilar skall vara försedda med inre backspiegel. Undantag bör gälla bara när inre backspiegel av uppenbara skäl aldrig kan utnyttjas, t. ex. i fråga om bilar utan bakruta. Alla bilar skall vidare ha yttre backspiegel på såväl vänster som höger sida. Konvex spegel, som inte godtas enligt den amerikanska normen, bör enligt gruppens uppfattning godtas även i fortsättningen. I överensstämmelse med den amerikanska normen bör gälla att den inre spegelns fäste skall brytas utan att lämna skarpa kanter, böjas undan eller pressas ihop, när spegelns utsätts för en viss kraft.

Skydd för åkande vid kollision med inre delarna av passagerarutrymmet i personbilar

I vårt land finns inga speciella föreskrifter för att åkande skall skyddas vid kollision med inre delarna av personbil.

Den amerikanska säkerhetsnormen för personbilar uppstår krav på energiupptagningsförmåga hos instrumentbräda, ryggstöd på säten, utstående detaljer, solskydd, armstöd och fällbara armstöd.

Inom ECE har en rekommendation antagits rörande den inre säkerheten.

De delar av fordonet som de åkande kan befaras slå emot, när de kastas framåt vid ett häftigt stopp, får inte ha några farliga hårda utstående delar eller skarpa kanter som kan tänkas förvärra skador på de åkande. Särskilt nämns nedre delen av instrumentpanelen, knappar och vred på instrumentpanelen, invändigt placerade backspeglar, solskydd, fordonets tak och ram till öppningsbar taklucka.

Arbetsgruppen anser, att den amerikanska säkerhetsnormen innebär ett väsentligt steg mot bättre inre säkerhet i personbilar. Även i vårt land bör krav uppställas på att utrymmet för förare och passagerare i personbilar skall vara utformat så att åkande i möjligaste mån skyddas mot skador vid kollision och liknande. Föreskrifterna i dessa avseenden bör i görligaste mån anpassas till den i jämförelse med ECE-rekommendationen mer preciserade amerikanska normen.

Säkerhetsföreskrifter beträffande styrinrättningen

I den amerikanska säkerhetsnormen upptas krav som begränsar styrinrättningens möjlighet att förskjutas bakåt i passagerarutrymmet på personbilar vid kollision. Rattstångens och rattaxelns övre ände får inte förskjutas horisontellt bakåt parallellt med bilens längdaxel i förhållande till en opåverkad punkt på fordonet mer än 12,7 cm vid ett barriärkollisionsprov vid minst 48 km/tim. För frambyggda bilar med styrinrättning som inte uppfyller uppställda fordringar gäller, att förarplatsen skall vara utrustad med trepunkts säkerhetsbälte.

Arbetsgruppen anser att en föreskrift om skydd mot förskjutning av styrinrättningen i personbilar är angelägen och förordar en sådan bestämmelse i enlighet med den amerikanska föreskriften — en högsta tillåtna förskjutning bakåt av 12,7 cm. På längre sikt bör även frambyggda bilar inbegripas i bestämmelsen.

Dörrlås och gångjärn

I den amerikanska säkerhetsnormen föreskrivs, att dörrlåsen på personbil skall motstå en belastning av 910 kp, vinkelrätt mot bilens längdriktning, och en belastning av 1130 kp i bilens längdriktning, när låsen är i fullt ingrepp. I låsens andra läge skall en kraft av minst 450 kp kunna upptas. Gångjärnen på varje dörr skall motstå en högsta belastning av 1 130 kp i bilens längdriktning och en högsta belastning av 910 kp vinkelrätt mot bilens längdriktning. Låskolv eller motsvarande del får inte rubbas från fullt låsläge, om låsmekanismen utsätts för en acceleration (retardation) av 30 g. Kontrollen av att komponenterna uppfyller dessa krav utförs i för ändamålet lämpliga provjiggar.

Arbetsgruppen anser det från trafiksäkerhetssynpunkt motiverat, att krav uppställs på dörrlås och gångjärn på personbilar. De amerikanska föreskrifterna anses tills vidare lämpliga även i vårt land. En kontroll av

hållfasthet hos lås och gångjärn enligt den amerikanska normen bör enligt arbetsgruppens uppfattning senare kompletteras med en bestämmelse om dörrarnas förmåga att uppta krafter, när de är monterade i karossen.

Fastsättning av säten

Den amerikanska säkerhetsnormen anger särskilda krav för säten i personbilar med undantag för fällbara extrasäten och sidoriktade säten. Enligt normen skall säten och ryggstöd samt spärr- och frigöringsanordningar för fällbara säten och stöd uppfylla vissa hållfasthetskrav. För säten, spärranordningar m. m. gäller, att de skall motstå en belastning av 20 gånger sätets totala vikt.

Även om kraven i den amerikanska säkerhetsnormen kan förefalla måttliga, innebär denna norm enligt arbetsgruppens mening en från trafiksäkerhetssynpunkt betydelsefull reglering. Gruppen föreslår därför, att föreskrifter av liknande innebörd nu införs i Sverige. Mycket talar emellertid för, att en viss utvidgning av kraven bör övervägas. Denna fråga fordrar emellertid en närmare undersökning.

Säkerhetsbälten

I VTF finns inga föreskrifter om bältesutrustning i bilar. Ingen skyldighet föreligger alltså att utrusta personbil med säkerhetsbälte. Den som vill utrusta sin bil med säkerhetsbälte kan också fritt välja den typ och kvaliteten av bältet han önskar.

För att främja tillverkning, försäljning och användning av bilsäkerhetsbälten som är lämpliga från skyddssynpunkt har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen infört en ordning enligt vilken styrelsen, numera vägverket, godkänner bälten som utan anmärkning gått igenom en frivillig typkontroll. Godkännandet bygger på svensk standard som utarbetats inom Sveriges standardiseringskommission. Tre typer av bälten godkänns för personbil, nämligen trepunktsbälte för samtliga platser i bilen, diagonalbälte för alla platser utom platser vid fordonsdörr samt höftbälte för mittplatser i bil, där annan typ av säkerhetsbälte inte kan monteras. Bestämmelser om fästpunkter saknas men vid godkännande av bälten granskas också monteringsanvisningar för bälten, vilket innebär en viss kontroll av fästpunkternas utformning och placering.

Enligt den amerikanska säkerhetsnormen skall höftbälte eller trepunktsbälte finnas för varje plats i bilen. Utom i öppna personbilar skall trepunktsbälte finnas för varje ytterplats vid vilken vindrutans överkant innefattas i huvudets islagsyta. Hopfällbara extrasäten samt sidovända och bakåtvända säten undantas från bestämmelserna. Fästpunkter för trepunktsbälten skall finnas för alla yttre framåtriktade sittplatser och fästpunkter för höftbälten för övriga platser.

Arbetsgruppen framhåller, att en stor del av trafikskadorna orsakas av

att åkande slungas mot de inre delarna av fordonet. Erfarenhetsmässigt vet man, att man bäst skyddar sig mot sådana skador genom att använda säkerhetsbälten. Arbetsgruppen förordar därför, att krav uppställs på säkerhetsbälten för alla sittplatser i personbilar. Under ett övergångsskede kan det vara befogat att bevilja dispens från denna bestämmelse för vissa typer av bilar. Vidare förordas, att de krav i fråga om bältestyper, bältenas hållfasthet, inmontering m. m. som vägverket tillämpar vid det frivilliga godkännandeförfarande som nu förekommer i huvudsak ställs upp som obligatoriska föreskrifter.

Bränsletankar, påfyllningsrör och bränsleledningar

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har utfärdat ingående anvisningar för bränsletankar och bränsleledningar för såväl flytande som gasformigt bränsle.

I den amerikanska säkerhetsnormen föreskrivs, att efter en rak frontal-kollision mot barriär vid hastigheten 48 km/tim vätska från bränsletank, anslutningar mellan tank och bränsleledningar samt från påfyllningsrör till bränsletank inte får avges i snabbare takt än en ounce (ca 30 gram) per minut. Under själva kollisionen får inte mer än en ounce vätska avges.

Arbetsgruppen påpekar, att våra föreskrifter om bränsletankar och bränsleledningar i första hand är ägnade att förhindra, att olyckshändelser inträffar under normala driftbetingelser. Den amerikanska säkerhetsnormen syftar till att höja säkerheten i samband med kollisioner. Gruppen föreslår, att nuvarande bestämmelser kompletteras med föreskrifterna i den amerikanska normen. På längre sikt är det emellertid önskvärt, att genom mera omfattande krav skapa garantier för bränslesystemets brandsäkerhet vid kollisioner. Det är därför angeläget att vidga vår f. n. relativt begränsade kunskap om bilbränder i samband med trafikolyckor, orsakerna till brändernas uppkomst m. m.

Kontroll av att kraven uppfylls

I Sverige sker genom typ- eller registreringsbesiktning en offentlig kontroll av att nya motorfordon uppfyller de krav som gäller enligt VTF och anvisningarna.

Något offentligt besiktningsförfarande för kontrollen av normkraven tycks inte ha förutsatts i USA. I stället utgår man från ett intygsförfarande. Fordonstillverkarna får intyga att de biltyper som släpps ut i marknaden uppfyller de krav som ställs upp. Det ankommer alltså på fordonstillverkarna att själva svara för de prov som anges i normerna. I fråga om vissa normer, bl. a. de som rör styrinrättning, bränsletankar, påfyllningsrör och bränsleledningar, förutsätts förstörande av fordonet eller likvärdigt prov.

Arbetsgruppen framhåller att den kontroll av nya fordon vi har i vårt land genom personer med ämbetsansvar givetvis är värdefull från trafik-

säkerhetssynpunkt. Realiseras arbetsgruppens förslag om nya krav på fordonen krävs en mer omfattande kontrollinsats från typbesiktningsorganisationens sida. En fortsatt kraftig utbyggnad av organisationen bör därför ske. Förutom personalförstärkningar krävs mera omfattande teknisk utrustning och anordningar som kan underlätta besiktningen, bl. a. klimatkammare och en särskild provbana. I varje fall under en övergångstid bör emellertid ett intygsförfarande kunna accepteras i fråga om vissa av de nya kraven. Det gäller de krav som rör fordonens inre säkerhet, dörrlås och gångjärn samt bränsletankar, påfyllningsrör och förbindelseledningar. På dessa punkter gäller, att provningsförfarandet är relativt komplicerat men också att de krav gruppen föreslagit överensstämmer med de amerikanska normkraven. Under tidsperioder med mindre arbetsbelastning bör noggranna kontroller av intygens riktighet kunna utföras inom typbesiktningsorganisationen genom stickprov i efterhand.

Arbetsgruppen förordar också en väsentlig utvidgning av förfarandet med typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon.

Garantier bör skapas för att tvivelaktiga fordonstyper inte dras undan typbesiktning genom att inställas för en mera summarisk registreringsbesiktning.

Meddelande av utrustningsföreskrifter

Arbetsgruppen betonar, att flera av de krav som föreslagits hänför sig till sådant som tidigare inte omfattats av några föreskrifter. Kraven har ansetts rimliga i nuläget men måste förutsättas bli justerade exempelvis efter fortsatt forskning. Accepteras arbetsgruppens förslag måste ändringar ske såväl i VTF som i de anvisningar för typbesiktning m. m. som utfärdats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Det kan förutsättas att liksom hittills dispenser från generella föreskrifter måste kunna ges i vissa fall. Det är angeläget att bestämmelser om motorfordons konstruktion och utrustning meddelas i former som medger, att de kan ändras på ett smidigt sätt och utan större tidsutdräkt. I VTF bör därför ingå endast vissa grundläggande föreskrifter om motorfordons konstruktion och utrustning, medan alla närmare specificeringar av kraven bör tas in i anvisningar och föreskrifter av den tekniska myndigheten.

Yttrandena

Remissinstanserna hälsar med tillfredsställelse att en allmän genomgång av bilsäkerhetsbestämmelserna kommit till stånd.

Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening yttrar att den översyn av säkerhetskraven som arbetsgruppen utfört är välkommen, allrahelst som den innebär en genomgång av hela bilsäkerhetsområdet med förhållandevis

utförliga motiveringar och kommentarer. Det är enligt föreningens uppfattning angeläget, att utvecklingen när det gäller säkerhetskraven baseras på liknande regelbundna genomgångar.

Några remissinstanser har tillstyrkt arbetsgruppens förslag i dess helhet. Hit hör bl. a. *ÖB, statens väginstitut, TCO* och *Trafikförsäkringsföreningen*. Övriga remissinstanser har också i stor utsträckning godtagit gruppens förslag även om invändningar gjorts på en eller annan punkt.

I ett stort antal yttranden tar man upp den av arbetsgruppen framförda synpunkten, att det är angeläget med en internationell samordning av arbetet på säkrare motorfordon. *TCO* anser det vara av största vikt att man undviker att skapa icke-tariffiära hinder för handeln genom att ha säkerhetsbestämmelser som avviker länderna emellan. *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening* finner det nödvändigt att regeringarna gör sitt yttersta för att åstadkomma internationellt enhetliga bestämmelser och att bestämmelserna tillämpas inom de olika länderna. Det synes enligt föreningen orimligt att utveckla ett effektivt system för ökad bilsäkerhet utan att basera detta på internationella överenskommelser och rekommendationer. Längst i kravet på internationell samordning går *Sveriges Mekanförbund*, som säger att ytterligare svenska bestämmelser beträffande fordonskrav bör baseras helt på arbetet inom *ECE (WP 29)*. Detta arbete bör i sin tur grundas på internationell standard, dvs. *ISO-rekommendationer*. Många av de remissinstanser som betonar vikten av internationellt samarbete framhåller, att detta inte bör få hindra eller försena införandet av väl motiverade nya säkerhetskrav i enskilda länder. Till dem som framför denna åsikt hör *medicinalstyrelsen, statens vägverk, statens konsumentråd, NTF* och *statens väginstitut*. *IVA—TFK* framhåller att *VTF* bör ges en mera internationell anknytning i första hand till förhållandena i övriga nordiska länder.

Arbetsgruppens förslag, att de nya säkerhetsbestämmelserna bör gälla fr. o. m. årsmodell 1969, har berörts i ett fåtal yttranden. *Rikspolisstyrelsen* uttalar att bestämmelserna lämpligen bör genomföras fr. o. m. årsmodell 1969. *Statens institut för konsumentfrågor* och *statens konsumentråd* anser att de föreslagna kraven bör göras tillämpliga så snart som möjligt. *Statens trafiksäkerhetsråd* och *kommerskollegium* betonar att de omställningssvårigheter som bilindustrin kan ställas inför om kraven genomförs självfallet bör beaktas genom skäliga övergångstider. *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening* säger, med instämmande av *Motorbranschens Riksförbund* och *Sveriges Mekanförbund*, att när det gäller genomgripande ändringar bestämmelser med tillämpningsföreskrifter och provningsnormer bör föreligga betydligt mer än ett och ett halvt år före bestämmelsernas ikraftträdande. För normala ändringar bör gälla en tidsfrist på ett och ett halvt år och för smärre ändringar undantagsvis ett halvt år. Från denna utgångspunkt skulle de förslag arbetsgruppen framlagt inte kunna hinnas med förrän till 1970 års modeller. Föreningen har också på åtskilliga punk-

ter framfört erinringar mot den föreslagna tillämpningen redan på 1969 års modeller men har så långt det enligt dess uppfattning varit möjligt sökt att tillmötesgå önskemålet att genomföra första etappen i säkerhetsprogrammet så snabbt som möjligt. Det måste enligt föreningen förutsättas, att fullständiga tillämpningsföreskrifter och provningsnormer föreligger redan vid årsskiftet 1967/68, för att kraven skall kunna uppfyllas av 1969 års modeller.

Vad gäller arbetsgruppens olika delförslag kan först konstateras att förslaget i fråga om placering och utmärkning av reglage godtas eller lämnas utan erinran av så gott som alla remissinstanser. Flera instanser, bland dem *statens vägverk*, *AB Svensk Bilprovning*, *NTF*, *Motororganisationernas Samarbetsdelegation* och *IVA-TFK* understryker värdet av en bestämmelse om att alla reglage och anordningar som föraren behöver använda under färd skall vara åtkomliga. En annan åsikt framförs av *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening*. Enligt föreningens uppfattning måste det klart anges vilka reglage som avses och det förefaller rimligt att följa de amerikanska normerna. Flyttning av reglage innebär som regel omfattande konstruktionsändringar. Det bör också kunna godtas att reglagen är placerade så att de kan nås med automatiskt inställda säkerhetsbälten, om bilen normalt är utrustad med godkända sådana bälten. Föreningen förutsätter vidare, att kraven angående reglagens utmärkning endast skall gälla reglage som placerats på instrumentbrädan. *SAF* och *Sveriges Mekanförbund* hänvisar på denna liksom på övriga punkter till föreningens yttrande. Flera remissinstanser framhåller, att en standardisering av reglagens placering är önskvärd.

Arbetsgruppens förslag i fråga om växelväljarens lägen, lägenas utmärkning, motorbromsning och startspärr har tillstyrkts eller lämnats utan erinran i de flesta yttrandena.

Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening anser att arbetsgruppens förslag rörande växellägen bör kunna accepteras. Enligt föreningens mening är det rimligt att acceptera även sådana växellägen moturs som förekommer på vissa högerstyrda bilar.

Mot utredningens förslag angående fönsterrutor i bilar har endast ett par remissinstanser framfört invändningar och invändningarna gäller enbart kravet på laminerat glas i vindruta. *Motororganisationernas Samarbetsdelegation* anser, att föreskrifterna bör vara utformade så att inte bara laminerat glas får användas utan också annat material, om ännu lämpligare material kommer fram genom den tekniska utvecklingen. *Svenska Lokaltrafikföreningen* föreslår, att dubbelkrökta vindrutor av härdat glas skall tillåtas också i fortsättningen. *AB Svensk Bilprovning* och *Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation* framhåller att fönsterrutor i bilar bör kunna typgodkännas.

Förslaget att, vid sidan av vindrutetorkare, vindrutespola-

re och vindrutedefroster skall föreskrivas som obligatorisk utrustning har inte mött någon invändning. Vad gruppen anfört om anvisningar med specificerade krav och provningsföreskrifter har lett till vissa kommentarer. *Rikspolisstyrelsen* och *AB Svensk Bilprovning* ansluter sig till synpunkten att man med hänsyn till klimatet och liknande förhållanden i landet måste ställa mycket långtgående krav på anordningar som defroster, vindrutetorkare och vindrutespolare. Kraven kan behöva sättas högre än den amerikanska säkerhetsnormen. *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening* förutsätter att USA-normen avvaktas innan man tar ställning till svenska tillämpningsföreskrifter. Alltför stränga krav kommer enligt föreningens mening ofrånkomligen att skapa bekymmer för bilar med små motorer.

Huvudparten av remissinstanserna har inte haft några invändningar mot arbetsgruppens förslag i fråga om broms utrustning. *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening* anser det dock olyckligt, att arbetsgruppen genom att lägga fram vissa förslag baserade på de amerikanska bestämmelserna splittrat arbetet på nya bromsbestämmelser. Frågan bör i stället bedömas i sin helhet och därvid baseras helt på ECE-rekommendationen. Enligt föreningens uppfattning förefaller de föreslagna kraven på nödbromssystem inte vara realistiska. Föreningen avstyrker därför bestämt arbetsgruppens förslag i denna del. De föreslagna kraven på nödbromssystem torde för övrigt inte ha utformats med tanke på tyngre fordon och de särskilda problemen med tomt respektive lastat fordon. *Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation* framför i huvudsak liknande synpunkter. Även *Bilinspektörernas förening* och *Svenska Lokaltrafikföreningen* tar upp de tyngre fordonens bromsproblem vid uppdelning av bromssystemet i två kretsar. Det anses svårt att erhålla föreslagen minimiretardation, varför kraven på retardation hos den »svagare» kretsen bör sänkas. *Rikspolisstyrelsen* ifrågasätter däremot, om inte kraven bör skärpas i vissa avseenden. Den bromsverkan som skall garanteras om ena bromskretsen upphör att fungera — bör om tekniska förutsättningar finns — vara helt i paritet med den som i normalfall krävs av det ordinarie bromssystemet. Styrelsen ifrågasätter vidare om man bör acceptera någon nämnvärd kursavvikelse vid inbromsning. *Motororganisationernas Samarbetsdelegation* påpekar när det gäller föreskrifter om högsta och lägsta tillåtna pedaltryck, att det med hänsyn till nordiska förhållanden är önskvärt att pedaltrycket inte tillåts vara för litet, eftersom det då går alltför lätt att låsa bilens hjul så att sladd framkallas. Från några håll uttrycks önskemål om kompletterande föreskrifter angående bl. a. bromsrör och bromsslangar.

Arbetsgruppens förslag i fråga om skydd mot störande reflexer har lämnats utan erinran av flertalet remissinstanser men föranlett kommentarer och invändningar från några håll. *Statens vägverk* framhåller, att den av arbetsgruppen föreslagna föreskriften är formulerad så att den kan

omfatta, förutom de anordningar som är upptagna i den amerikanska normen, också motorhuvar, instrumentpaneler etc. Även om detta inte avsetts torde olägenheter kunna uppstå på grund av svårigheten att vid besiktningar avgöra i vilken grad reflexer från blanka föremål verkar störande för föraren. Verket ifrågasätter om det kan anses lämpligt att utfärda nationella bestämmelser som tvingar importörer att måla om exempelvis motorhuvar för att minska reflexförmågan. Det synes dessutom vara svårt att kontrollera att sådana föreskrifter efterlevs. Det bör därför övervägas, om inte bestämmelser i detta avseende bör anstå till dess internationella föreskrifter föreligger. *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening* anser att det svenska förslaget, som innebär en skärpning av de amerikanska normerna, är diffust formulerat och ger utrymme för godtycke vid tillämpningen. Föreningen förordar därför, att bestämmelserna anpassas till den amerikanska normen. *Bilinspektörernas förening* anser att klara och enkla regler måste utarbetas för besiktningsspersonalen så att kravet får likartad tolkning överallt. Enhetliga mätningmetoder förordas också av *AB Svensk Bilprovning* och *Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation*.

Arbetsgruppens förslag om mera omfattande b a c k s p e g e l s u t r u s t n i n g på bilarna har på något undantag när accepterats av remissinstanserna. *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening* ifrågasätter, om utvidgningen av kraven till att omfatta yttre backspegel på höger sida är motiverad. Kravet på att inre backspegel skall finnas även på lastbilar när sådan spegel kan utnyttjas förefaller föreningen onödigt. Vissa synpunkter anförs också om backspeglarnas placering och fastsättning, glasets beskaffenhet m. m. *AB Svensk Bilprovning* och *Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation* anser att backspeglar bör bli föremål för typprovning och typgodkännande för att möjliggöra en enhetlig bedömning av utformning, krökningsradie m. m.

Även om arbetsgruppens förslag angående s k y d d för å k a n d e vid k o l l i s i o n med inre delarna av p a s s a g e r a r u t r y m m e t i p e r s o n b i l a r i huvudsak accepteras, har vissa invändningar och tilläggsförslag förts fram. *Rikspolisstyrelsen* anser att de preciserade krav som ställts upp i den amerikanska normen tills vidare bör utgöra minimikrav. *Statens vägverk* och *Bilinspektörernas förening* anser, att de föreslagna bestämmelserna bör gälla alla bilar, alltså även bussar och lastbilar. *Statens trafiksäkerhetsråd* förutsätter, att en revidering av kraven i fråga om europeiska bilmärken kan komma att visa sig nödvändig inom tämligen kort tid allteftersom kunskapsunderlaget ökar. *Motororganisationernas Samarbetsdelegation* anser att kraven också bör gälla för extra tillbehör som tillhandahålls eller godkänns av bilfabrikant eller återförsäljare. *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening* påpekar att den amerikanska norm som behandlar det inre kollisionsskyddet har återkallats tills vidare. Ett modifierat förslag har just framlagts. Föreningen anser sig därför ännu inte kun-

na ta ställning till arbetsgruppens förslag. *Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation* har en liknande inställning.

Arbetsgruppens förslag till säkerhetsföreskrifter beträffande styrinrättningen har i allmänhet tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening* anser att bestämmelserna bör kunna accepteras. Med hänsyn till att nykonstruktion krävs för flertalet fabrikat kan de emellertid inte genomföras förrän till 1970 års modeller. *Statens trafiksäkerhetsråd* förordar undersökning såväl i fråga om rattens energiupptagningsförmåga som styrinrättningens förskjutning bakåt. I avvaktan på sådan undersökning kan arbetsgruppens förslag accepteras. *Rikspolisstyrelsen* finner arbetsgruppens synpunkter på styrinrättningens energiupptagningsförmåga välgrundade och anser, att de bör tjäna som underlag för de undersökningar gruppen anser nödvändiga. Föreskrifter om styrinrättningens högsta tillåtna förskjutning bakåt kommer enligt styrelsens mening otvivelaktigt att få stor skadeavvärjande effekt. Det angivna siffervärdet är emellertid inte lämpligt avpassat med hänsyn till att en stor del av landets bilbestånd är småbilar. Ett lämpligare mått bör fastställas enligt styrelsens mening.

De remissinstanser som yttrat sig över arbetsgruppens förslag i fråga om krav på dörrlås och gångjärn har i huvudsak anslutit sig till förslaget. *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening* säger att kraven är mer genomgripande än vad de kan förefalla vid första påseendet. Om det vid prov enligt provningsföreskrifterna framkommer att nuvarande bilmodeller inte uppfyller kraven, krävs en betydande omkonstruktion inte bara av själva låsen utan också av de pressade dörrkonstruktionerna. En sådan omkonstruktion blir ofrånkomligen mycket dyrbar och kan i de flesta fall inte göras förrän till 1970 års modeller. *Rikspolisstyrelsen* tillstyrker arbetsgruppens förslag endast för en övergångsperiod. De få prov som arbetsgruppen genomfört visar, att normen kan få avsedd effekt först när man anger vilka krav som skall uppställas på bildörrars hållfasthet, när de är monterade i karossen. Förslag till ytterligare föreskrifter framförs från några håll. Bl. a. anser *NTF* och *Motororganisationernas Samarbetsdelegation*, att krav bör uppställas på att bildörrar skall vara upphängda i framkant.

Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening tillstyrker arbetsgruppens förslag i fråga om fastsättning av säten men anser, att viss precisering av kraven bör ske. Enligt föreningen kan de föreslagna kraven innebära väsentliga omkonstruktioner och i sådana fall inte utföras förrän till 1970 års modeller. Enligt *Motororganisationernas Samarbetsdelegation* innebär den amerikanska normen en alltför blygsam målsättning. Den av arbetsgruppen förordade undersökningen av belastningskrav och provningsförfaranden är därför angelägen. *Rikspolisstyrelsen*, *statens trafiksäkerhetsråd* och *AB Svensk Bilprovning* framhåller också vikten av en sådan un-

dersökning. Tills vidare bör arbetsgruppens förslag inarbetas i de svenska bestämmelserna.

Arbetsgruppens förslag att samtliga sittplatser i personbilar skall vara försedda med säkerhetsbälten har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. *LO* och *Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation* föreslår emellertid att dispens skall kunna ges från kravet på säkerhetsbälten i fråga om taxibilar. *AB Svensk Bilprovning* anser, att säkerhetsbälten bör typgodkännas. Provingen bör även omfatta bältenas fästpunkter i bilen. Av godkännandet bör framgå för vilka bilmodeller bältet visat sig uppfylla fastställda krav. Alternativt kan man tänka sig en standardisering av fästernas placering och utformning. Utredningens förslag om bällestyper för olika sittplatser i personbil har föranlett ett par särskilda synpunkter. I fråga om bälten i baksätet förordar *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening* att man i avvaktan på ytterligare erfarenheter av baksätetsbälten accepterar de amerikanska bestämmelserna. Diagonalbälten bör dock kunna användas på ytterplatser bak som alternativ till höftbältena. *Statens trafik-säkerhetsråd* anser, att trepunktsbälten bör föreskrivas för alla yttersittplatser oberoende av om dessa är belägna vid fordonsdörr eller inte.

Förslag till nya krav på bränsletankar, påfyllningsrör och bränsleledningar har inte mött några invändningar. *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening* anser det troligt, att bestämmelserna kan tillämpas redan på 1969 års modeller. Behovet av ytterligare undersökningar på området understryks av flera remissinstanser.

Arbetsgruppens förslag om kontroll av fordonskraven uppfylls accepteras i stort sett i yttrandena. *Statens vägverk* framhåller, att en förutsättning för att bestämmelser som kräver förstörande provning skall kunna genomföras i vårt land är, att kontrollen på dessa punkter tills vidare sker genom intygsförfarande på sätt som skisserats av arbetsgruppen. *Statens institut för konsumentfrågor* anser, att intygsförfarande åtföljt av provtagning och provning vid en för tillverkaren okänd tidpunkt är en betydligt bättre metod än den nuvarande, där provexemplar till typbesiktning tas ut av producent eller importör. Liknande synpunkter framförs av *statens konsumentråd*. *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening* framhåller, att intygssystemet förutsätter klart preciserade bestämmelser och provningsförfaranden och att detta starkt underlättas av att reglerna anpassas till internationella krav. *AB Svensk Bilprovning* betonar vikten av att normer och provningsförfaranden görs enhetliga för flera länder. *Motororganisationernas Samarbetsdelegation* anser att man bör söka åstadkomma ett kontrollsystem som bygger på ämbetsansvar så långt det är praktiskt möjligt och inskränka användandet av intyg med stickprovskontroll till fall där ingen annan utväg står till buds. I fråga om arbetsgruppens åsikt att en fortsatt kraftig utbyggnad av typbesiktningsorganisationen bör ske är det endast *riksrevisionsverket* som anmäler en avvikande mening.

Verket förordar att man innan definitiv ställning tas till en utbyggnad överväger, om inte de kontrollresurser som redan finns inom landet — såväl statliga som enskilda — skulle kunna utnyttjas i stället för att tillskapa nya sådana inom typbesiktningsorganisationens ram. I anslutning till förslaget om ökad besiktningskapacitet vid statens bilinspektion begär *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening*, att den svenska besiktningsmyndigheten bereds tillfälle att utföra typbesiktningar även hos utländska biltillverkare. Föreningen säger också att ett system med typgodkännande av fordonsdelar, baserat på överenskommelser inom ECE:s ram, utan tvekan starkt skulle underlätta både själva besiktningsproceduren och tillverkarnas anpassning av fordonen till de uppställda kraven. Även utanför denna ram bör man i viss utsträckning kunna godta intyg, baserade på svenska eller motsvarande utländska bestämmelser, från erkända provningsinstitutioner. När det gäller rent nationellt typgodkännande av delar bör däremot största återhållsamhet iakttas. Om godkännandet inte kan utsträckas att gälla ett flertal modeller, innebär kravet på typgodkännande bara en splittring av besiktningsverksamheten och ökade risker för förseningar och andra komplikationer. En delvis annan ståndpunkt intar *AB Svensk Bilprovning* som anser att en utökning av antalet fordonsdetaljer för vilka typgodkännande är obligatoriskt skulle underlätta kontrollen väsentligt. Dessutom skulle det medföra en från trafiksäkerhetssynpunkt önskvärd sanering av biltillbehörshandeln.

Arbetsgruppens uppfattning, att utvecklingen bör styras så att registreringsbesiktning av nya fordon slutligen omfattar enbart fordon som säljs i få exemplar, delas av *statens konsumentråd*. *Bilinspektörernas förening* framhåller behovet av att obligatorisk typbesiktning införs. Om inte detta sker, föreligger enligt föreningen stora risker för att också i framtiden sådana bilar som på grund av allvarliga bristfälligheter underkänts vid typbesiktning kan komma ut i trafiken. *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening* menar att ett flertal bilmodeller och varianter säljs i så litet antal att obligatorisk typbesiktning är orimlig.

När det gäller meddelande av utrustningsföreskrifter, understryker *statens vägverk* arbetsgruppens synpunkt att bestämmelser om motorfordons konstruktion och utrustning måste meddelas i former som medger att de kan ändras på ett smidigt sätt och utan större tidsutdräkt. Utvecklingen på området går snabbt och behov av ändringar i detaljbestämmelserna kommer utan tvekan att finnas, särskilt med hänsyn till de omfattande forskningarna som påbörjats bl. a. i USA och till de fortlöpande resultaten av det internationella samarbetet. Enligt verkets uppfattning bör VTF därför innehålla endast grundläggande föreskrifter, medan utarbetandet av detaljbestämmelser bör anförtros åt myndighet, lämpligen statens trafiksäkerhetsverk. *Sveriges Standardiseringskommission* och *Sveriges Mekanförbund* säger sig också dela arbetsgruppens uppfattning

i denna fråga. De framhåller att sambandet mellan förordningen och de mera detaljerade kraven enklast och bäst kan lösas om detaljbestämmelserna utges som svensk standard.

Skyltar och märkning för identifiering av fordon m. m.

Gällande bestämmelser

Förutom bestämmelser om hur registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt skall anbringas innehåller 21 § VTF föreskrifter om vissa andra skyltar som skall finnas på registrerade fordon. Enligt 2 mom. skall en särskild skylt av metall föras på varje registrerat fordon och vara placerad på lämplig, lätt tillgänglig plats. När det gäller personbil behöver skylten bara visa uppgifter om ägaren. För andra fordon tillkommer i olika fall data om mått, vikter, maximilast m. m.

Enligt beslut av Kungl. Maj:t den 30 juni 1958 får plastskylt av visst fabrikat användas i stället för metallskylt. Styrkt avskrift av beslutet skall medföras vid färd av den som använder sådan skylt. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har meddelat anvisningar om vad som skall iakttas för att namnskylt av självhäftande tunn metallfolie skall få användas.

Straffbestämmelser till 21 § 2 mom. återfinns i 65 § 6 mom. VTF.

Om chassinummer eller annan märkning för identifiering av fordon finns inga allmänna föreskrifter. I 9 § VTK sägs att chassinummer eller motsvarande skall uppges i samband med registreringsbesiktning men det finns inte någon bestämmelse som garanterar att sådant nummer verkligen finns på fordonet. För släpfordon gäller bl. a. en särskild bestämmelse i 14 § 2 mom. VTF, varigenom besiktningsman åläggs att anbringa identifieringsmärke när besiktningsinstrument skall utfärdas och fordonet inte har försetts med tillverkningsnummer på godtagbart sätt.

KAK:s förslag om skyltar

KAK påpekar i sin framställning att kravet på skylt av metall i 21 § 2 mom. VTF kommit till för att hindra att skyltar av papper eller papp används. Sedan bestämmelsen infördes har det kommit fram nya beständiga material som lämpar sig bättre för ändamålet än de skyltar av metallfolie som används f. n. I den angivna bestämmelsen bör därför stå »skyltar av metall eller annat beständigt material».

Yttrandena

Förslaget har tillstyrkts i princip av rikspolisstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Rikspolisstyrelsen finner framställningen väl befogad men anser att ut-

trycket »eller annat beständigt material» inte bör användas, eftersom det kan leda till tolkningssvårigheter. I stället bör det anges att skyltarna skall vara av metall eller plast.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller till en början att det särskilda medgivandet av Kungl. Maj:t att använda plastskylt knappast gett några erfarenheter om sådana skyltar, eftersom skyldigheten att medföra resolutionen begränsat användningen. Styrelsen bekräftar att skyltar av metallfolie är mindre goda och i vissa avseenden t. o. m. sämre än skyltar av papp eller papper. En avsevärd förbättring när det gäller standarden torde kunna förväntas om den föreslagna ändringen genomförs. Styrelsen bör bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om material, läsbarhet och fastsättning av skyltar. Med hänsyn till att skyltarna i många fall inte ger sådana uppgifter att ägaren kan spåras, ifrågasätter styrelsen emellertid om inte hela bestämmelsen om namnskylt kan slopas. Eftersom besiktningsinstrument skall medföras vid färd kan man få säkrare och fullständigare uppgifter om ägaren, om dennes namn och adress införs också på fordonsägarrens exemplar av instrumentet.

Rikspolisstyrelsens förslag om märkning

Rikspolisstyrelsen redovisar en rad åtgärder som vidtagits för att bekämpa den växande brottsligheten när det gäller bilstölder. För att betona att snara åtgärder är angelägna hänvisar styrelsen till det mycket stora antalet sådana brott. Enligt statistik för 1965 var antalet drygt 30 000. Brotten begås i stor utsträckning av unga personer utan körkort. De leder ofta till trafikfarliga körningar och utgör inte sällan det första steget mot en mera allvarlig och bestående kriminalitet. Efterspaningen av stulna fordon är ett viktigt led i brottsbekämpningen. Det sätt på vilket chassinummer anbringas på bilarna är av största betydelse i sammanhanget. Vissa bilar som tillverkas i utlandet har inte chassinummer som instansats på varaktigt sätt. Det finns f. n. inga bestämmelser som hindrar att numret anbringas på en plåt som skruvas eller nitas fast i någon del av bilen. Sådan plåt kan lätt bytas ut eller vara särskilt utsatt för skada vid kollision. Identifieringsförvanskning är vanlig i samband med biltillgreppen. För att så långt möjligt minska risken för att chassinummer avlägsnas vid reparation eller av annan anledning bör krävas vid registrerings- eller typbesiktning, att chassinummer instansats på varaktigt sätt på två skilda platser i fordonet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör bemyndigas, genom ändring i 1 § VTK, att meddela bestämmelser som kan tillgodose dessa krav för identifiering av fordon. Resultatet av bilregisterutredningens arbete bör inte avvaktas.

Yttrandena

Samtliga remissinstanser tillstyrker att bestämmelser införs om instansning av chassinummer. Från branschorganisationernas sida anses en ändring påkallad bara i fråga om personbilar. Organisationerna motsätter sig bestämt föreskrifter om placering av numret.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erinrar om att styrelsen förde fram ett liknande förslag år 1959. Tillverkare och generalagenter motsatte sig skärpta bestämmelser och hänvisade till att de skulle leda till ökat arbete och kostnader. Kostnaderna per fordon räknat är emellertid enligt styrelsen obetydliga och fördelarna av en säker identifiering uppenbara. Invändningarna bör därför inte tillmätas avgörande betydelse. Motsvarande bestämmelser finns i Danmark och övervägs i Norge. Styrelsen ifrågasätter om någon ändring behövs i VTF. Anses det nödvändigt bör föreskrifter om tydlig och varaktigt anbringad märkning för fordonets identifiering tas upp i envar av 3—6 §§ VTF, liksom i 3 § mopedförordningen. Genom den nuvarande utformningen av 1 § VTK får styrelsen därigenom möjlighet att meddela närmare bestämmelser i ämnet. Styrelsen ifrågasätter om inte 14 § 2 mom. VTF kan upphävas om förslaget genomförs.

Bilregisterutredningen instämmer i uppfattningen att det är angeläget att fordons indentitet utmärks på sådant sätt att märkningen är svår att avlägsna, ändra eller göra svårläslig. Nuvarande registreringsskyltar fyller inte de kraven. Utredningen prövar möjligheterna att förbättra dessa skyltar och handhavandet av dem. Det står emellertid redan nu klart att det inte är praktiskt möjligt att den vägen få en betryggande identifieringsmärkning i den mening rikspolisstyrelsen avser. En märkning genom chassinummer eller motsvarande kommer därför att behövas oavsett hur frågorna om registreringsskylt löses. I den mån bilregistren automatiseras i framtiden ges bl. a. bättre möjligheter till snabba besked om samband mellan registrerings- och chassinummer. Tekniska förutsättningar kommer antagligen också att finnas för ett särskilt register över chassinummer. Den föreslagna författningsändringen kan inte föregripa utredningens arbete.

AB Svensk Bilprovning upplyser att det kunnat konstateras under den tid bolagets verksamhet pågått, att ett relativt stort antal fordon antingen saknar chassinummer eller motsvarande eller också har nummer som inte överensstämmer med uppgiften i besiktningssinstrument eller typintyg. Enligt anvisningar som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat i samråd med rikspolisstyrelsen skall i allmänhet besiktning vägras i sådana fall i avvaktan på utredning om orsaken till bristen eller felet. Det är inte ovanligt att tidsfristen för den årliga kontrollbesiktningen hinner gå ut innan utredningen blir klar och att därför körförbud för fordonet inträder. Detta innebär givetvis stora olägenheter för fordonsägaren, som i många fall inte är medveten om förhållandet när han inställer sig till besiktningen. Under de

senaste åren har en viss förbättring inträtt när det gäller anbringandet av chassinummer. På personbilar är det numera vanligen instansat. Placeringen är emellertid ofta olämplig. Sätts det på en del av fordonet som är utsatt för skador vid kollision blir delen ofta utbytt vid reparation. I fråga om lastbilar, bussar och släpvagnar är numret fortfarande i de flesta fall anbringat på plåt som lätt kan tas bort. Verkstäder och tillbehörsfabriker synes ha liten förståelse för chassinumrets betydelse. Det har hänt att chassinumret sågats bort på 3 000 bilar av ett visst märke i samband med montering av bilvärmare.

En undersökning som utförts inom *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening* i mars 1963 visade, att omkring 90 % av alla bilar som nyregistrerades under 1962 hade chassinumret instansat. Föreningen har sammanställt motsvarande uppgifter för modeller som typbesiktigats år 1966. Av sammanställningen framgår, att 74 % av antalet nyregistrerade fordon 1966 hade instansat chassinummer. På 23 % av fordonen var numret inte instansat. För återstående 3 % fanns uppgift inte tillgänglig. Bland de medlemsföretag som är anslutna till föreningen var andelen fordon med instansat nummer 93 %. Bland märken som inte har instansat nummer märks Opel, BMC, Plymouth och Triumph. Föreningen finner önskemålet om instansning av numret på personbilar berättigat. För lastbilar, bussar och traktorer synes emellertid några olägenheter inte ha observerats med nuvarande förfarande. Däremot avstyrks bestämt anvisningar om placering av chassinummer, om inte samordning kan ske internationellt exempelvis inom ECE:s arbetsgrupp för fordons konstruktion. Likaså avstyrker föreningen att chassinummer skall anbringas på två platser. En sådan föreskrift skulle leda till att nuvarande praxis för instansning måste brytas och en särskild arbetsoperation tillkomma i fråga om importerade fordon. *Motorbranschens Riksförbund* instämmer i föreningens yttrande.

Frågor om avgaser m. m.

Nuvarande förhållanden i Sverige och utomlands

Vi har inte i vårt land f. n. några bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning som begränsar utsläppet av avgaser från motorerna. En bestämmelse som gäller hanteringen av fordonet finns i 58 § första stycket VTF. I bestämmelsen, som är straffsanktionerad i 67 § VTF, åläggs föraren att i görligaste mån tillse att fordonet inte släpper ut gas eller rök i sådan mängd att olägenhet uppstår. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har utgett anvisningar som gäller kontroll av avgaser från dieselfordon. I anvisningarna anges särskilda värden som skall mätas enligt viss angiven metod vid registrerings- och typbesiktning och vid flygande inspektion. Överskrids värdena skall fordonet inte godkännas vid besiktningen. Vid flygande inspektion skall ägaren föreläggas att avhjälpa bristen.

Bilavgasproblemet har varit speciellt framträdande i USA. Särskilt i Kalifornien har bilavgaserna på grund av klimatiska förhållanden och stor biltäthet orsakat synnerligen stora besvär för befolkningen. Kalifornien var också först med att införa en lagstiftning på bilavgasområdet. Redan år 1960 fastställdes vissa gränsvärden för avgasemissioner. Ett intensivt utvecklingsarbete bedrevs de följande åren för att få fram effektiva avgasrenare. Det visade sig vara ett mycket svårt arbete och den kaliforniska lagen kunde tillämpas först på 1966 års bilmodeller. Sedermera har i USA införts en federal lag om begränsning av föroreningar från bilavgaser. Också i Europa pågår förberedelser för lagstiftning på bilavgasområdet. I bl. a. Västtyskland och Frankrike bedrivs ett intensivt arbete. I Sverige har regeringen tagit initiativ till ett särskilt utvecklingsarbete på bilavgasområdet. Arbetet leds av en expertgrupp — kommunikationsdepartementets ledningsgrupp rörande utvecklingsarbete på bilavgasområdet — och bedrivs dels i ett laboratorium vid AB Atomenergis anläggningar i Studsvik, dels genom mätningar och prov på olika håll i landet.

Bilavgasproblemet karaktär är olika i Europa och USA. I USA är det den fotokemiska smogen som är det största problemet, varför kontrollen av kolväten är viktig. I Europa är det de höga koloxidhalterna i samband med trafikstockningar som är huvudproblemet. Körförhållandena i de europeiska storstäderna är helt olika dem som råder i de av motorvägar genomskurna storstäderna i USA. Vidare uppvisar fordonsparkens sammansättning väsentliga olikheter. Erfarenheter från USA visar att värden för högsta tillåtna halter av giftiga ämnen i avgaserna bör baseras på ett körmönster, en s. k. körcykel, som så nära som möjligt avspeglar verkliga förhållanden. Den körcykel som ligger till grund för de amerikanska bestämmelserna avviker väsentligt från den körcykel som är karakteristisk för stadstrafiken i europeiska storstäder. Bl. a. med hänsyn härtill har det inte ansetts lämpligt att införa en provisorisk lagstiftning, baserad på de amerikanska bestämmelserna, i Sverige.

Inom ECE har en arbetsgrupp under år 1966 tagit upp frågan om kontroll av luftföroreningar genom bilavgaser. Utskottet, i vilket Sverige är representerat, har enats om ett förslag till en gemensam europeisk körcykel. Vid utarbetandet av detta förslag har beaktats svenska erfarenheter som vunnits vid prov som utförts av expertgruppen.

Ledningsgruppens förslag rörande avgaser från vevhus

Den gasmängd som tränger ut i fria luften via en förgasaremotors vevhus utgör en ringa del av den totala avgasvolymen. I allmänhet uppgår den till 3—5 %, i extrema fall till omkring 10 %. Genom relativt enkla och billiga anordningar på motorn är det möjligt att förhindra att vevhusgaserna tränger ut. Merkostnaden per bil kan uppskattas till 25—50 kr. Den effekt som uppnås gäller främst det totala utsläppet av kolväten, som reduceras

med 15—30 %, medan utsläppet av koloxid knappast påverkas alls. Viss reduktion av utsläppet av organiska blyföreningar torde kunna påräknas. Dessutom elimineras all eventuell obehaglig lukt som härstammar från vevhusgaserna.

I länder, där utsläppet av kolväten genom bl. a. klimatologiska förhållanden utgör en allvarlig olägenhet, är den slutna vevhusventilationen ett nödvändigt led i kampen mot luftföroreningarna. I andra länder åter torde bestämmelser om slutna vevhusventilation ha varit föranledda mera av en strävan att förebygga eventuella sådana olägenheter i framtiden än av ett akut behov. I Kalifornien har reduktion av utsläppet av kolväten varit det huvudsakliga ändamålet med lagstiftningen mot luftföroreningar. I Frankrike gäller från och med år 1966 lagbestämmelser som överensstämmer nära med de kaliforniska. I dessa bestämmelser föreskrivs ett prov som utförs med motorn ansluten till en motorbroms och där gasutsläppet mäts vid olika varvtal och belastningar. I Kalifornien gäller att högst 0,1 % och i Frankrike att högst 0,15 % av de kolväten som tillförs motorn genom bränslet får avges från vevhuset. I och med att förbättrade tekniska lösningar kommit fram har anspråken skärpts. Enligt den amerikanska federala lagen av den 30 mars 1966 får inga vevhusgaser släppas ut i den omgivande atmosfären från ett nytt fordon eller en ny fordonsmotor. Lagen kommer att gälla även i Kalifornien fr. o. m. 1968 års modell. Bestämmelser om slutna vevhusventilation förbereds inom flera andra länder. I Västtyskland, Holland och Italien förses redan nu alla bilar som produceras i dessa länder med förgasaremotorer med slutna vevhusventilation. I England sker det på bilar i de högre prisklasserna.

Vad Sverige beträffar anser sig ledningsgruppen inte kunna framlägga några bevis för att ett omedelbart behov att införa bestämmelser om slutna vevhusventilation skulle föreligga. Å andra sidan erhålls genom sådana bestämmelser vissa förbättringar från luftföroreningssynpunkt för måttliga kostnader och utan nämnvärda olägenheter för fordonsägarna. Nackdelarna begränsar sig till att anordningen kräver regelbunden tillsyn och vid ogynnsamma förhållanden, speciellt vid kall väderlek, kan ge driftstörningar. Man kan heller inte bortse från möjligheten att sådana åtgärder med hänsyn till den växande motorfordonstrafiken kan bli nödvändiga framdeles.

Av dessa skäl förordar ledningsgruppen en bestämmelse som anger, att bensinmotor skall vara så beskaffad eller utrustad att gaser inte tränger ut i fria luften från motorns vevhus. Bestämmelsen bör tillämpas med viss mjukhet så att dispens kan meddelas när skäl talar för uppskov eller befrielse.

Vad dieselmotorer beträffar anser ledningsgruppen någon motsvarande föreskrift inte vara påkallad eller lämplig. Föreskrifter om slutna vevhusventilation på dieselmotorer förekommer såvitt bekant inte i något land.

Bortsett från de kolväten som finns i oljeröken påverkas inte kolväteutsläppet i nämnvärd grad genom anordnande av slutna vevhusventilation. Utsläppet av koloxid påverkas inte. Driftsstörningar genom anordningen skulle heller inte kunna undvikas.

Den nya bestämmelsen bör enligt ledningsgruppen sättas i kraft snarast möjligt, lämpligen redan från och med 1969 års modeller.

Om föreskriften införs, uppkommer frågan hur kontrollen över efterlevnaden skall utföras. Ledningsgruppen rekommenderar samma metod som valts i vissa andra länder, nämligen att låta vederbörande fordonstillverkare styrka genom intyg, att motorn uppfyller föreskrifterna. Avsikten är sålunda inte, åtminstone till en början, att någon omfattande kontrollorganisation skall byggas ut för ändamålet. Det framhålls att lämpliga metoder för kontrollmätningar inom kort skall tas upp till diskussion inom ECE:s rapportörgrupp för luftföroreningar.

Yttrandena

Förslaget har tillstyrkts vid remissbehandlingen. Vissa ändringar i förslaget när det gäller vilka fordon bestämmelsen skall gälla har förordats i två av yttrandena.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser reduktionen om 15—30 % av utsläppta kolväten vara en stor vinst i förhållande till kostnaderna för de anordningar som krävs. Även om reduktionen av koloxid beräknats uppgå till maximalt 1 % av det totala koloxidutsläppet, bör slutna vevhusventilation minska risken för att koloxid tränger in i förarutrymmet från slitna bilmotorer. Denna effekt bör inte undervärderas. Styrelsen anser att föreskriften lämpligen bör avse alla motorer försedda med elektriskt tändningssystem, oavsett om de drivs med bensin, fotogen eller annat drivmedel. I fråga om tiden för ikraftträdandet har styrelsen inte någon erinran mot förslaget.

Luftvårdsnämnden instämmer helt i uppfattningen att en åtgärd är motiverad, även om behovet inte är bevisat, så snart förbättring från luftvårdssynpunkt kan erhållas för måttliga kostnader och utan nämnvärda olägenheter. Skulle man vänta med att ingripa mot en typ av luftförorening tills det är vetenskapligt bevisat att den medför eller kommer att medföra skadliga verkningar, skulle det kunna leda till mycket olyckliga resultat. Förslaget bör genomföras snarast. Bensindrivna traktorer och motorcyklar bör utan olägenhet kunna undantas från bestämmelserna.

Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening finner åtgärden rimlig även om motiven inte är fullt dokumenterade. Intygسفörfarandet när det gäller kontrollen tillstyrks. Föreningen betonar synpunkten att uppskov skall kunna medges. Arbetet med ändring av motorerna är sådant att det inte bör utföras efter importen. Tidpunkten för ikraftträdandet betecknar för-

eningen som rimlig om beslutet kommer snart och om mätningarna kommer att ske enligt internationellt godtagna normer.

Luftvårdsnämndens förslag i fråga om varmkörningsaggregat

Nämndens framställning

I sin skrivelse den 5 december 1966 framhåller luftvårdsnämnden, att det måste anses olyckligt om bilägarna skulle börja använda sådana aggregat för varmhållning av bilar genom tomgångskörning som nu saluförs i Sverige. Aggregaten fungerar så att motorn startas, när motortemperaturen sjunker under en inställd nivå. Därefter går motorn på tomgång tills önskad temperatur nåtts. Detta kan vid kall väderlek medföra betydande luftföroreningar. Dessutom föreligger risk för bullerstörningar. Risk finns också att koloxid kan komma in i förar- och passagerarutrymmen. Den enda möjlighet som står till buds för att förhindra användningen torde vara förbud i lokal hälsovårdsordning. Från flera synpunkter är det emellertid enligt nämnden en mindre lämplig utväg. I stället bör inom ramen för vägtrafiklagstiftningen meddelas bestämmelser som gör det möjligt att förhindra att motorfordon utrustas med sådana aggregat.

Synpunkter och utredning från exploitören av aggregatet »Varmobil»

Det aggregat som föranlett luftvårdsnämndens framställning tillverkas och försäljs numera genom AB Gylling & Co., som i början av år 1967 övertagit AB Varmobil, den ursprunglige exploitörens företag. AB Gylling & Co. har åberopat också den utredning som getts in av AB Varmobil. I den fortsatta framställningen kan därför bortses från det sistnämnda företaget.

Genom bolagets försorg har en omfattande utredning lagts fram om aggregatens funktion och om de emissioner av giftiga avgaser och det buller som kan tänkas uppstå när aggregaten används. Aggregatet installeras i bilens motorrum men med en helt separat elektrisk koppling, som inte påverkar bilens normala funktion. Det styrs av en termostat på motorblocket, inställd på så sätt att motorn startas vid cirka $+40^{\circ}\text{C}$ och stannar vid cirka $+60^{\circ}\text{C}$. För att sätta aggregatet i funktion måste bilens tändningsnyckel användas. När aggregatet påkopplats kan nyckeln tas bort. En förutsättning för aggregatets användning är att fordonets växelspak ligger i friläge samt att fläkt- och värmesystemet är påkopplat. Iläggis en växel kopplas aggregatet från automatiskt och kan inte kopplas på igen utan tändningsnyckel. En signallampa på fordonets instrumentbräda anger, när aggregatet är i funktion. Enligt bolaget har alla risker från trafiksäkerhets- och stöldsypunkt uteslutits genom det sätt på vilket aggregatet utförts. Tvärtom ökar trafiksäkerheten, om aggregatet används, genom att alla rutor blir fria från is och imma redan från starten. Användningen innebär också fördelar från hälsosynpunkt och motverkar slitage på motorn vintertid.

Bolaget har vidare ingett en teknisk redogörelse om skillnaden i avgasmängder vid start och färd med kall och med varm motor. Redogörelsen grundar sig på mätningar som utförts av professor Robert Eberan-Eberhorst vid Tekniska högskolan i Wien. Enligt bolagets beräkningar med utgångspunkt från mätningarna ger bl. a. en kallstart med fem minuters varmkörning lika mycket koloxid som tio varmstarter om vardera fem minuter. De föroreningar som uppstår vid starter med aggregaten sprids under lång tid. Aggregaten ökar därför inte utan snarast minskar den absoluta mängden giftiga avgaser, som uppstår genom motorfordonstrafiken. Risken för läckage av koloxid in i förarutrymmet vid tomgångskörning med aggregaten är enligt bolaget ringa. Vid försök som utförts har det visat sig, att någon nämnvärd mängd koloxid inte kunnat noteras annat än om fordonet befunnit sig i ett slutet kallgarage. I garaget uppmättes efter en halvtimmes tomgångskörning 200 ppm (= miljondelar). Inne i förarutrymmet fanns såväl efter tio minuters som efter en halvtimmes tomgångskörning 150 ppm.

Slutligen har undersökningar och beräkningar ingetts angående de bullerstörningar som kan tänkas uppstå vid användning av aggregaten. Mätningar har skett av den bullerökning som uppstår nattetid i ett rum beläget 12 eller 20 meter från en bil, som går på tomgång. Mycket små bullerökningar har noterats. Med utgångspunkt från dessa mätningar kan enligt bolagets beräkningar motorbullret få en störande nivå bara om en mycket stor mängd bilar inom ett parkeringsområde samtidigt går på tomgång.

Bolaget har också principiella erinringar mot förbudslagstiftning i efterhand i fråga om en produkt där stora kostnader lagts ned på produktutveckling, tillverkning och marknadsföring.

Yttrandet från bilavgaslaboratoriet i Studsvik

I en rapport från bilavgaslaboratoriet redovisas data ur en tidigare amerikansk undersökning om avgasemissionen vid tomgång och görs jämförelser med prov som utförts vid laboratoriet och med professor Eberan-Eberhorsts utredning.

För kallstart erhållen »ekvivalent körtid» för koloxid ger enligt samtliga tre källor nära nog samma värden. Koloxidemissionen motsvarar 12 å 13 minuters emission vid körning i stadstrafik. För kolväten ger de amerikanska försöken och laboratoriets egna prov resultatet, att emissionen vid kallstart svarar mot 8 till 14 minuters emission vid körning i stadstrafik. De anses enligt rapporten mindre sannolika.

När det gäller varmstartuppvärmning anses i rapporten professor Eberan-Eberhorsts undersökning som representativ för en luftkyld motor. Fem minuters uppvärmning ger en koloxidemission som motsvarar 1,3 å 1,4 minuters emission vid körning i stadstrafik.

För vattenkyld motor erhålls enligt laboratorieundersökningen vid varmstartuppvärmning av motorn från +40° C till +60° C en koloxidemission

som svarar mot ca 3,5 minuters och en kolväteemission som svarar mot ca 2,8 minuters emission vid körning i stadstrafik.

Undersökningen ger som resultat, att vid de genomsnittliga förhållandena vid försöken emissionen av koloxid vid kallstart från $+7^{\circ}$ C till $+60^{\circ}$ C motsvarar 3,5 uppvärmningsperioder från $+40^{\circ}$ C till $+60^{\circ}$ C. Motsvarande siffra för kolväteemissionen är 4,9 uppvärmningsperioder. Enligt de av bolagen åberopade mätningarna av professor Eberan-Eberhorst blir motsvarande siffra för koloxidemissionen 9 och för kolväteemissionen 7,3, när tiden antagits vara fem minuter för såväl kallstart som uppvärmning. Dessa siffror kan troligen anses vara representativa för luftkylda motorer.

Sammanfattningsvis uttalas, att varje kallstart förorsakar utsläpp av avsevärda mängder koloxid och kolväten. Genom varmhållning av motorn minskas dessa utsläpp avsevärt. Vid ett större antal varmstarter avges emissioner som visserligen kan spridas i tiden men ändå är av en storleksordning som kan förorsaka obehag och vid dåligt ventilerade utrymmen kan ge icke accepterbara föroreningsnivåer. Medel för varmhållning av bilar rekommenderas men sådana anordningar bör främst komma i fråga som inte ger skadliga luftföroreningar.

Departementsförslaget

Vid ärendets remiss fogades till handlingarna ett inom departementet upprättat förslag till ändrad lydelse av 58 § VTF. Enligt förslaget skulle i paragrafens första stycke intas en föreskrift av innebörd att aggregat för varmhållning av fordon genom tomgångskörning inte får användas inom tätbebyggt område.

Yttrandena

Motorbranschens Riksförbund anser någon inskränkning i rätten att använda aggregaten inte vara motiverad. I övriga yttranden tillstyrks ett förbud i en eller annan form.

Rikspolisstyrelsen uttalar att problemen med luftförorening och bullerstörning från motorfordon under senare år blivit allt större inom tätbebyggda områden. Forskning är nödvändig bl. a. om förbättrad rening av avgaserna och förbättrade ljuddämpare. Det är emellertid naturligt att under tiden överväga temporära åtgärder mot onödigt brukande av de källor som alstrar föroreningar och buller. Departementsförslaget tillstyrks därför.

Ett förbud mot att använda aggregaten som begränsar sig till tätbebyggt område är enligt *luftvårdsnämnden* tillfredsställande från strikt luftvårdsynpunkt. Risker för direkt förgiftning genom koloxidutsläpp vid tomgångskörning får emellertid inte underskattas. Den föreligger också utom tätbebyggelse. Nämnden anser sig inte behörig att bedöma sådana risker.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppehåller sig särskilt vid de risker från trafiksäkerhetsynpunkt som användningen av aggregatet kan medföra.

Aggregatet måste vara försett med särskild anordning som på ett tillförlitligt sätt förhindrar att motorn startas, om föraren lämnat fordonet med någon växel ilagd. En sådan anordning måste bli ganska komplicerad om hög grad av säkerhet skall nås. Eftersom aggregat av detta slag säljs som extra tillbehör kan det antas, att säkerhetsanordningarna utförs för att passa olika biltyper och växlingssystem med relativt enkla monteringsmetoder. Aggregaten kommer heller inte att bli föremål för någon besiktning förrän fordonet uppnått sådan ålder att det skall kontrollbesiktigas. Det finns också en risk för att parkeringsbromsen skakar loss genom motorvibrationen om spärrmekanismen är försliten, så att fordonet av den anledningen kommer i rörelse. Styrelsen förordar därför i första hand att aggregat av den avsedda typen förbjuds helt. Om emellertid det föreslagna tillägget till 58 § första stycket VTF antas, bör det förenas med en föreskrift, att aggregatet skall vara av typ som godkänts av myndighet som Kungl. Maj:t förordnar.

Motorbranschens Riksförbund anser att gällande formulering av 58 § första stycket VTF i och för sig ger möjlighet att lokalt motverka olägenheter som beror på olämpligt utnyttjande eller hantering av fordon. Efterlevnaden av dessa regler synes emellertid inte vara sådan att syftet med bestämmelsen är nått. Behovet av ett förbud i detta fall bör därför bedömas med hänsyn till att andra bullerstörningar allttjämt förekommer. Ett förbud kan vidare hindra bättre problemlösningar av samma eller jämförlig art. Slutligen understryker förbundet att, om förslaget genomförs, en klar definition av begreppet »tättbebyggt område» måste ges.

Överståthållarämbetets framställning angående bl. a. avgasrör på vissa dieseldrivna fordon

Som nämnts i inledningen grundar sig överståthållarämbetets framställning på en skrivelse från Stockholms stadsfullmäktige. Skrivelsen hänvisar till en framställning, där fullmäktige åberopar ett utlåtande av stadskollegiet och hemställer om utfärdande av en föreskrift, att dieseldrivet lastfordon skall vara försett med avgasrör uppdraget till takhöjd, samt om författningsmässig reglering av förhållandet mellan motorstyrka och fordons totalvikt. Fullmäktige anhåller i skrivelsen att framställningen skall överlämnas till Kungl. Maj:t.

I det åberopade utlåtandet från stadskollegiet redovisas bl. a. en rapport av den särskilda arbetsgrupp för frågor angående luftföroreningar från motorfordon som tillsatts inom stadskollegiets luftvårds- och antibullerkommitté. I rapporten påpekas att avgasutsläppet på låg höjd försvårar utspädningen genom vind och luftrörelser särskilt i trånga och hårt belastade trafikleder. Det hänvisas till att man i Finland har föreskrivit uppåtriktade avgasrör och att bl. a. Stockholms spårvägar med goda resultat försett ca 200 bussar med avgasutsläpp i takhöjd. Gruppen rekommenderar därför

en föreskrift för tyngre dieselfordon, att avgasröret skall dras upp till fordonets tak utom i sådana fall när det skulle verka uppenbart hindrande på fordonets funktioner. Vidare anför gruppen, att plomberingen av bränslepumparna vid dieselmotorer vanligen bryts av den anledningen, att förarna med hänsyn till stor last försöker erhålla större kraft ur motorerna. Därför bör det finnas fastställt ett relationstal mellan motorstyrka och fordons totalvikt.

Överståthållarämbetet har som förut nämnts för sin del funnit att lämpligheten av de föreslagna åtgärderna kan ifrågasättas och har därför överlämnat framställningen utan annan hemställan än att frågorna görs till föremål för utredning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställer i sitt yttrande att framställningen inte skall föranleda någon åtgärd.

När det gäller frågan om avgasrören hänvisar styrelsen till de anvisningar som utfärdats för kontroll av avgaser från dieselfordon. Styrelsen lade också år 1965 fram ett förslag med bestämmelser om avgasrörs riktning. Enligt förslaget skulle avgasrör på bil med totalvikt över 7 000 kg och på traktor och motorredskap med totalvikt över 1 000 kg mynna ut upptill minst i höjd med förarhyttens högsta punkt. Förslaget möttes av bestämda invändningar från branschorganisationerna. I yttrandena åberopades konstruktiva svårigheter, nedsmutsning av lasten, hygieniska olägenheter vid arbete med lastkran placerad bakom hytten och vid transport av levande djur, risk för brand i last av lättantändligt gods, nedsmutsning av tak på servicestationer och andra byggnader m. m. Eftersom argumenten huvudsakligen hänför sig till olägenheter för tillverkare och brukare utgör de enligt styrelsens uppfattning i och för sig inte hinder för en bestämmelse om uppåtriktade avgasrör, om påtagliga fördelar står att vinna för andra trafikanter. Styrelsen anser emellertid att en sådan åtgärd inte är tillräckligt effektiv utan att en lösning i första hand måste sökas i en metod för att åstadkomma renare avgaser. Däremot bör tillverkare, importörer och köpare av fordonen genom rekommendationer förmås att i så stor utsträckning som möjligt förse fordonen med uppåtriktade avgasrör.

En föreskrift om viss motoreffekt per ton av fordonets totalvikt saknar enligt styrelsens mening praktisk betydelse för minskning av rökigheten hos avgaser från dieselmotorer. En mera noggrann kontroll i samband med flygande inspektion och kontrollbesiktning, förenad med vissa föreskrifter i fråga om justeringsanordning för insprutningsmängden och om köldstartanordningen måste anses vara den mest effektiva åtgärden.

Indelningen i lätta och tunga motorcyklar

Gällande bestämmelser

Motorcyklar indelas enligt 1 § 3 mom. VTF i lätta motorcyklar, med tjänstevikt av högst 75 kg, och tunga motorcyklar, med tjänstevikt över 75 kg. Med motorcykels tjänstevikt förstås enligt 1 § 6 mom. VTF sammanlagda vikten av dels motorcykeln i normalt, fullt driffärdigt skick, oberäknat sidvagn, dels verktyg som hör till motorcykeln, dels bränsle, smörjolja och vatten.

Olika regler gäller i flera hänseenden för lätt och tung motorcykel.

I fråga om utrustningen föreskrivs i 4 § 1 mom. VTF bl. a., att tung motorcykel skall vara försedd med två effektiva system för bromsning som är oberoende av varandra eller ett effektivt system som kan påverkas av två sinsemellan oberoende anordningar. För lätt motorcykel är endast en effektiv broms nödvändig. På trehjulig tung motorcykel och tvåhjulig motorcykel med sidvagn skall en av bromsarna vara parkeringsbroms.

Enligt 4 § 2 mom. gäller, att annat fordon inte får kopplas till tvåhjulig lätt motorcykel eller till trehjulig motorcykel. Till tvåhjulig tung motorcykel är det tillåtet att koppla sidvagn, om fordonens sammanlagda tjänstevikt inte överskrider 400 kg.

Rätten att medföra passagerare regleras i 57 § 3 mom. VTF. Två eller flera personer får inte färdas på lätt motorcykel. På tung motorcykel får en passagerare tas med. I sidvagn får befordras, utöver det antal personer vagnen är avsedd för, ett barn under tio år.

I 29 § 3 mom. VTF föreskrivs att körkort för motorcykel kan meddelas den som fyllt 16 år. Om körkortsinnehavaren inte fyllt 18 år gäller körkortet endast för lätt motorcykel.

För att underlätta kontrollen av bestämmelserna har föreskrivits i 21 § 2 mom. första stycket VTF, att på motorcykel skall finnas skylt som visar bl. a. fordonets tjänstevikt.

Särskilda bestämmelser gäller för mopeder enligt *förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder* (mopedförordningen). Med moped förstås lätt motorcykel, vars motor har en cylindervolym som inte överstiger 50 cm³ och som har en högsta konstruktiv hastighet på 30 km/tim. Som moped betecknas också tung motorcykel med en tjänstevikt av högst 100 kg om den är inrättad som invalidfordon och i övrigt uppfyller de nyss angivna villkoren.

Straffbestämmelser som anknyter till de nämnda bestämmelserna återfinns i 65 § 1 och 3 mom. (i fråga om utrustningsföreskrifterna i 4 §) samt 6 mom. (i fråga om skylt enligt 21 § 2 mom.), 67 § första stycket (i fråga om rätten att ta med passagerare enligt 57 § 3 mom.) samt i 3 § *lagen den*

28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott (i fråga om olovlig körning).

Även utanför vägtrafiklagstiftningens ram har indelningen i lätta och tunga motorcyklar betydelse. Enligt 5 § *förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt* utgår årlig skatt för tvåhjulig lätt motorcykel med 45 kr, för tvåhjulig tung motorcykel utan sidvagn med 60 kr och för tvåhjulig motorcykel med sidvagn och trehjulig motorcykel med 90 kr. I *förordningen angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall den 23 november 1956 (nr 545)* har omsättningsskattens storlek gjorts beroende av motorcykels tjänstevikt. Skatten är f. n. 255 kr om tjänstevikten inte överstiger 75 kg, 335 kr om den är högre men inte överstiger 160 kg och i övrigt 505 kr. Någon formell anknytning till indelningen i lätta och tunga motorcyklar finns inte i förordningen. Premien för trafikförsäkring är lägre för lätt motorcykel än för tung.

Vissa tidigare förslag och uttalanden

Nu gällande indelning av motorcyklar infördes med VTF. 1944 års trafikförfattningssakkunniga, vars betänkande låg till grund för bestämmelserna, anförde som grund för klassificeringen efter vikt att olikartade regler i vissa hänseenden hade funnits böra gälla för motorcyklar med en tjänstevikt av högst 75 kg och för tyngre motorcyklar. Det framgår av betänkandet, att de hänseenden som avsågs rörde rätten att tillkoppla sidvagn och föra passagerare samt skatte- och försäkringsförhållanden.

1953 års *trafiksäkerhetsutrednings* betänkande Trafiksäkerhet II (SOU 1957:18) innehöll ett förslag om indelning efter cylindervolym. Enligt utredningen hade utvecklingen sedan början av 1950-talet medfört att de lätta motorcyklarna försetts med allt tyngre och kraftigare motorer, vilket haft till följd att man för att inte överskrida tjänstevikten 75 kg varit tvungen att minska vikten av ramkonstruktion, fälgar, bromssystem, ljuddämpare m. m. Utredningen betecknade de lätta motorcyklar som då förekom som överdimensionerade i fråga om motorn men underdimensionerade beträffande åtskilliga detaljer av betydelse för trafiksäkerheten. Utredningen föreslog därför, att gränsen mellan lätt och tung motorcykel skulle bestämmas efter motorns cylindervolym och inte efter tjänstevikten. En lämplig gräns ansåg utredningen vara en cylindervolym om 125 cm³. Med en sådan motor beräknade utredningen att en topphastighet av 80—90 km/tim. skulle kunna nås. I prop. 1958:69 (s. 61) betecknade föredragande departementschefen utredningens förslag som välfunnet från trafiksäkerhetssynpunkt men ansåg sig inte beredd att framlägga ett konkret förslag i frågan, med hänsyn till bl. a. att det rådde viss oenighet bland remissinstanserna och att därför ytterligare utredning och övverväganden måste ske.

I samband med en framställning i ämnet år 1956 anmodades *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* av dåvarande kommunikationsministern att verk-

ställa en översyn av vägtrafikförordningens bestämmelser i fråga om gränsdragningen mellan lätta och tunga motorcyklar. Inom envar av dessa fordonskategorier borde gälla utrustningsbestämmelser och trafikregler som tillgodosåg trafiksäkerheten och samtidigt var i möjligaste mån enhetliga för båda kategorierna. Styrelsen framhöll i skrivelse den 30 september 1958 att eftersom motoreffekten i praktiken huvudsakligen är bestämd av cylindervolymen, denna volym kommer att bli avgörande också för maximihastigheten. Om gränsdragningen mellan lätt och tung motorcykel är avsedd som ett medel att särskilja två fordonskategorier, för vilka fordonens maximihastighet är det huvudsakliga kännetecknet, är det därför naturligt att använda cylindervolymen som gränsmarkering. Ett studium av katalogmaterial över befintliga moderna bruksmotorcyklar hade gett vid handen, att med en motor på 100 cm³ uppnås en toppfart som inte överstiger 80 km/tim. Endast i specialutförande kan högre hastigheter nås. En motorcykel av brukstyp, utrustad med en motor på 100 cm³, kommer därför att ha en måttlig maximihastighet. Motorstyrkan tillåter ändå normal acceleration t. ex. vid omkörningar. Utvecklingen på kontinenten pekar också mot lägre volymgränser, företrädesvis 125 cm³. Motorcyklar av denna storlek i bruksversion har emellertid redan nått så höga topphastigheter att fordonen från trafiksäkerhetssynpunkt inte bör anses som lätta. Styrelsen anförde vidare, att endast en motorcykel med en tjänstevikt av minst 85 kg kunde anses lämplig att föra passagerare eller sidvagn. Styrelsen förordade två bromssystem också för lätt motorcykel.

Under åren 1960—1963 utförde *statens trafiksäkerhetsråd* en undersökning av olycksfrekvensen för lätta resp. tunga motorcyklar. Undersökningen avsåg åren 1955—1962 och gav bl. a. vid handen, att såväl lätta som tunga motorcyklar visade en sjunkande relativ olycksfallsfrekvens och att de tunga motorcyklarnas olycksfallsfrekvens var ungefär dubbelt så stor som de lätta motorcyklarnas.

Framställningen från SMC

SMC har i den skrivelse jag berört i inledningen hemställt om ändring i vägtrafikförordningen såvitt avser klassificeringen av motorcyklar. Organisationen har framhållit, att det visat sig möjligt att konstruera lätta motorcyklar, vars motorer relativt sett har mycket stor effekt. Dessa fordon får en kraftig accelerationsförmåga och kan hålla mycket hög hastighet. Motorns tyngd medför emellertid att — för att fordonets sammanlagda vikt inte skall överstiga 75 kg — delar som är vitala från trafiksäkerhets- och hållfasthetssynpunkt måste tillverkas i dimensioner som är lättare och mindre slitstarka än vad som egentligen är behövligt. Därför föreslås att motorns cylindervolym läggs till grund för klassificeringen. Därjämte bör bestämmelser om minimivikt för fordonen införas. Enligt förslaget bör en

motorcykel klassificeras som lätt, om dess motor har en cylindervolym om högst 175 cm³, medan motorcykel med större cylindervolym bör klassificeras som tung. En minimivikt av 75 kg bör föreskrivas för lätt motorcykel med cylindervolym över 100 cm³. Tung motorcykel bör väga minst 90 kg. SMC anser att man med sådana bestämmelser vinner större trafiksäkerhet och dessutom praktisk och ekonomisk nytta för de enskilda ägarna eftersom de lätta motorcyklarna kan göras mera driftsäkra och oömma. Ändringen skulle också vara till betydande gagn för försvaret. Fler motorcyklar som är lämpliga för försvarets ändamål skulle komma att finnas tillgängliga för rekvisition. Slutligen skulle vinnas större överensstämmelse med reglerna i andra länder som har en utvecklad motorcykelmarknad.

Yttrandena

Praktiskt taget samtliga remissinstanser har ställt sig i princip positiva till att motorns cylindervolym bör vara den viktigaste faktorn vid klassificeringen av motorcyklar. Endast *Sveriges Motorcykelfabrikanters Förening* anser, att de nuvarande bestämmelserna bör bibehållas i avvaktan på resultatet av arbetet på att förenhetliga trafikbestämmelser m. m. i olika länder. Trots en positiv inställning i huvudfrågan ställer sig vidare *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* tveksam till om ett behov av ändrade regler föreligger nu med hänsyn till att antalet motorcyklar och motorcykelolyckor gått ned påtagligt under de senare åren. *Länsstyrelserna i Malmöhus och Väster-norrlands län*, *Motororganisationernas Samarbetsdelegation* och *NTF* godtar huvudtanken i SMC:s förslag men förordar att frågan utreds ytterligare.

I frågan vilken cylindervolym som bör utgöra gräns mellan lätt och tung motorcykel råder delade meningar. *Chefen för försvarsstaben* instämmer med SMC:s förslag om 175 cm³. Det skulle innebära att krigsorganisationen vid uttagning kan tillföras motorcyklar som är mera lämpade och hållbara för militärt bruk och på vilka också passagerare kan medföras. Också *Sveriges Motorcykelhandlares Riksförbund* instämmer i denna fråga med SMC och framhåller bl. a., att det från flera synpunkter synes lämpligt att ha den nu i Sverige för lätta motorcyklar gängse cylindervolymen på 175 cm³ som gräns.

För en gräns vid 125 cm³ uttalar sig *länsstyrelserna i Uppsala och Malmöhus län*, medan *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* och *Automobilbesiktningsmännens Förening* finner 100 cm³ vara en lämplig cylinderstorlek, eftersom den förmodligen skulle styra utvecklingen mot lätta motorcyklar med mindre motorer, robustare konstruktion och lägre toppfarter. Redan en cylindervolym på 125 cm³ möjliggör nämligen sådana topphastigheter att fordonen inte bör accepteras som lätta med hänsyn till trafiksäkerheten. *Rikspolisstyrelsen*, *Motororganisationernas Samarbetsdelegation* och *NTF* anser, utan att själva förorda någon speciell volymstorlek, att den av SMC

föreslagna volymen är för stor. NTF ifrågasätter också om inte frågan om en högsta tillåten konstruktiv hastighet för lätta motorcyklar bör utredas.

Chefen för försvarsstaben tillstyrker också förslaget om viss minimivikt för motorcyklar och anser, från de synpunkter krigsmakten har att företräda, att motorcykel med cylindervolym under 100 cm³ bör ha en minsta vikt av 75 kg, motorcykel med en volym mellan 100 och 175 cm³ en minsta vikt av 90 kg och motorcykel med en volym över 175 cm³ en minsta vikt av 100 kg. Också *länsstyrelsen i Malmöhus län* och *Motororganisationernas Samarbetsdelegation* finner bestämmelsen om cylindervolym böra kombineras med bestämmelser angående lägsta vikt.

Länsstyrelsen i Uppsala län avstyrker förslaget om införande av minimivikt. *Rikspolisstyrelsen* ifrågasätter behovet av sådana regler. *Automobilbesiktningens Förening* finner förslaget i denna del orealistiskt. En viktbestämmelse som anknyter till rätten att ta med passagerare bör däremot övervägas men kräver ytterligare utredning. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, som avstyrker att bestämmelser om minimivikt införs, hänvisar till sitt förslag år 1958. Styrelsen framhöll då att ett fordons allmänna byggnad, dess hållfasthet och bromsförmåga i främsta rummet är avgörande för om det är lämpligt att föra passagerare eller tillkopplad sidvagn. För detta ändamål bör därför en viktbestämmelse finnas. Gränsen bör sättas vid 85 kg, eftersom det med gällande viktgräns på 75 kg visat sig svårt att utforma vissa konstruktionsdetaljer på ett fullt tillfredsställande sätt. *Motororganisationernas Samarbetsdelegation* anser att det bör övervägas att införa ett typbesiktning förfarande som är grundat på praktiska prov av trafikmässig art. Rätten att medföra passagerare på motorcykel bör prövas med hänsyn till fordonets allmänna utförande från trafiksäkerhetssynpunkt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och *Automobilbesiktningens Förening* förordar en föreskrift om två skilda bromssystem för lätt motorcykel.

Departementschefen

Säkerhetskrav på bilar

Frågan om fordonens beskaffenhet och utrustning från säkerhetssynpunkt har tilldragit sig ett ökande intresse under senare år. Inte minst den uppmärksammade debatten i USA har bidragit till detta. I vårt land har frågan fått ny belysning genom de nu relativt omfattande erfarenheterna från den periodiska kontrollbesiktningen som infördes för några år sedan. Strävandena att genom förbättrade fordonskonstruktioner minska olyckorna i trafiken och deras följder har också intensifierats hos biltillverkarna. Hos konsumenterna kan man märka att säkerhetsfrågorna fått ökad betydelse vid valet av bil.

Särskild uppmärksamhet har ägnats frågan om åtgärder för att hindra skador vid den s. k. »andra kollisionen». Genom prov och studier här och utomlands söker man klarlägga vad som händer när förare och passagerare genom egen »levande kraft» slungas mot bilens inre delar eller träffas av föremål som slits loss i fordonet när det kolliderar. Det har visat sig möjligt att förebygga eller mildra skador i betydande omfattning genom i många fall enkla åtgärder när det gäller fordonens inre konstruktion och utrustning.

Den arbetsgrupp jag tillsatte hösten 1966 har särskilt undersökt vilka åtgärder som bör föreskrivas redan nu i fråga om bilarnas inre säkerhet. Samtidigt har utrustningsbestämmelserna i sin helhet översetts. Gruppen föreslår en rad ändringar avsedda att gälla bilar av 1969 och senare års modell. Förslaget bygger på de nyligen fastställda amerikanska säkerhetsnormerna, vilka gäller alla fordon som tillverkas efter den 1 januari 1968 och säljs i USA. Föreskrifter och rekommendationer från internationella samarbetsorgan inom Europa har också beaktats.

Det är uppenbart att vi i vårt land inte kan behandla frågan vilka krav som bör ställas på fordonen som ett isolerat nationellt problem. De amerikanska normerna får givetvis direkta återverkningar på fordonsbeståndet i vårt land. Nya normer kan väntas följa. Inom ECE bedrivs sedan länge ett värdefullt samarbete på området. Flera betydelsefulla resultat av detta arbete har redan omsatts i föreskrifter som tillämpas i besiktningsverksamheten hos oss. Aktiviteten inom ECE har ökat betydligt på senare tid. Man inriktar sig bl. a. på att samordna arbetet mellan olika organ som arbetar med frågorna.

Jag bedömer det som angeläget att vi i vårt land medverkar i arbetet på att få till stånd väl avvägda säkerhetsföreskrifter med största möjliga internationella förankring. Vid den europeiska transportministerkonferensen (CEMT) i juni i år hade jag tillfälle att redovisa det arbete som pågår i vårt land i fråga om bilarnas säkerhet. Jag betonade bl. a. att arbetet på att få till stånd en enhetlig internationell reglering på området måste intensifieras. Konferensens trafiksäkerhetsgrupp fick i uppdrag att studera frågan närmare och avge rapport till nästa ministermöte i december i år.

Önskemålet om internationell enhetlighet får emellertid inte medföra att vi helt frånhänder oss möjligheten till nationell särslagstiftning. Speciella föreskrifter kan exempelvis motiveras av vårt lands klimat. En alltför lång väntan på resultat av internationellt arbete bör inte heller få fördröja eller förhindra åtgärder som är angelägna från trafiksäkerhetssynpunkt.

En skärpning av utrustningsbestämmelserna i linje med vad gruppen föreslagit har i huvudsak tillstyrkts vid remissbehandlingen och bör enligt min mening snarast komma till stånd. Gruppens avvägning av vilka reformer som bör kunna komma i fråga i ett första skede finner jag i allt väsentligt riktig. De föreslagna ändringarna får ses som ett steg i ett fortlöpande

reformarbete, där underlag för vidare bestämmelser måste vinnas genom fortsatt forskning och utredning.

Det är angeläget att bestämmelser om motorfordons konstruktion och utrustning meddelas i former som medger att de kan ändras på ett smidigt sätt. Den tekniska utvecklingen går snabbt och nya lösningar och erfarenheter bör kunna tas tillvara utan omgång. Det bör därför i stor omfattning överlämnas åt den centrala tekniska myndigheten — dvs. från den 1 januari 1968 statens trafiksäkerhetsverk — att med stöd av allmänna bestämmelser i VTF inom relativt vida gränser precisera de krav som bör gälla. Myndigheten kan därvid i kontakt med företrädare för berörda parter efter hand bedöma vilka undantag som i det konkreta fallet kan vara rimliga. Kungl. Maj:t betages inte genom en sådan ordning möjligheten att exempelvis av internationella hänsyn meddela bestämmelser på området.

Enligt 1 § VTK meddelar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen närmare föreskrifter om alla utrustningsdetaljer för bil som är föreskrivna i 3 § VTF. Uppgiften bör givetvis efter den 1 januari 1968 anförtros trafiksäkerhetsverket. Jag förutsätter i det följande en sådan författningsändring.

Bestämmelserna i 3 § 1 mom. om bromsar och om behållare och rör för flytande bränsle är redan nu sådana att arbetsgruppens förslag i dessa delar kan genomföras av trafiksäkerhetsverket.

Bestämmelserna i 3 § 1 mom. innehåller vidare krav på backspegel, utom när det gäller chassi utan förarhytt, och på effektiv vindrutetorkare för bilar som är försedda med vindrutor. Som arbetsgruppen föreslagit bör en inre och två yttre backspeglar normalt krävas. Kravet på inre backspegel måste emellertid kunna efterges när en sådan inte skulle ha någon funktion, exempelvis på bil utan bakruta. I VTF bör föreskrivas att bil skall vara utrustad med backspeglar, med undantag som hittills för chassi utan förarhytt. I enlighet med gruppens förslag bör det vidare föreskrivas, att bil skall vara försedd med vindruta samt effektiv vindrutetorkare, vindrutespolare och vindrutedefroster. Anordningarna ingår redan nu som regel i bilarnas standardutrustning. Chassi utan förarhytt bör också i dessa avseenden undantas.

I 3 § 2 mom. andra stycket sägs, att alla anordningar för bilens manövrering skall vara anbragta så att föraren inte riskerar att förväxla dem och lätt kan komma åt dem utan att flytta sig eller vända uppmärksamheten från vägen. Det har stor betydelse för trafiksäkerheten att motsvarande bestämmelser införs i fråga om alla anordningar som föraren kan behöva använda under färd, oavsett om användningen är knuten till framförandet av bilen eller avser uppvärmning av bilen, inkoppling av radiomottagare eller annat. Viktigare reglage bör utmärkas på tydligt sätt. På sikt bör eftersträvas en så fullständig enhetlighet när det gäller placering och utmärkning att hanteringen kan bli rent rutinmässig för varje förare oavsett hans vana vid biltypen. Av stor vikt är att misstag vid växlingen förebyggs. Som

gruppen föreslagit bör därför föreskrifter meddelas om växelväljarens lägen, startspärr m. m. Jag föreslår att 3 § 2 mom. andra stycket ändras så att det föreskrivs om alla anordningar, som är avsedda att användas av föraren under färd, att de skall vara inrättade och anbragta så att föraren ej förväxlar dem och lätt kommer åt dem utan att trafiksäkerheten efter-sätts. Arbetsgruppen har ansett att placeringen av reglage och övriga anordningar bör bestämmas från förutsättningen att föraren använder ett lämpligt inställt trepunkts säkerhetsbälte. Med stöd av den föreslagna bestämmelsen kan trafiksäkerhetsverket tillgodose denna synpunkt i de närmare föreskrifterna.

I fråga om lastbil gäller enligt 3 § 2 mom. tredje stycket, att förarhytt och andra utrymmen som är avsedda för driftspersonalen skall vara inrättade på ett såvitt möjligt betryggande sätt från säkerhetssynpunkt. Arbetsgruppen har lagt fram en rad förslag till bestämmelser som avses minska riskerna för att bilförare och passagerare skadas vid sammanstötning med bilens inre delar. Förslagen rör utformningen av inre detaljer såsom knappar och vred, invändiga backspeglar och solskydd, skydd mot förskjutning av styrinrättningen, hållfasthet hos lås och gångjärn och sätenas fastsättning. Vidare förordas bl. a. krav på säkerhetsbälten för alla sittplatser i personbilar. För att trafiksäkerhetsverket skall kunna meddela sådana bestämmelser bör den angivna bestämmelsen om lastbil i VTF utvidgas till att avse alla bilar och omfatta också passagerarutrymmen. Det bör krävas att utrymmena skall vara inrättade och utrustade så att personskada vid trafikolycka eller inbromsning hindras eller begränsas.

Arbetsgruppens förslag angående skydd mot störande reflexer är enligt min mening inte tillräckligt underbyggt för att kunna läggas till grund för några föreskrifter. De mer preciserade amerikanska kraven i detta hänseende fordrar ett dyrbart och omständligt provningsförfarande som jag inte f. n. är beredd att förorda. Det tillhör trafiksäkerhetsverkets arbetsområde att uppmärksamma bl. a. denna fråga och inkomma med de förslag som senare kan visa sig möjliga och befogade att genomföra.

De nya utrustningsföreskrifter jag förordat bör tillämpas i fråga om bilar av 1969 och senare års modell. Det har redan framgått av vad jag anfört att trafiksäkerhetsverket med mitt förslag får vittgående befogenhet att precisera hur de olika anordningarna skall vara beskaffade. Särskilt i fråga om de föreslagna allmänt hållna bestämmelserna i 3 § 2 mom. beror det också av verkets föreskrifter vilka anordningar som skall krävas. Det ankommer på verket att anpassa kraven efter vad som är möjligt och rimligt i varje tidsskede och ta de initiativ till ändringar som erfarenheterna och den tekniska utvecklingen motiverar.

I en övergångsbestämmelse bör anges, att Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer kan medge undantag från de nya bestämmelserna i 3 § VTF. Avsikten är att trafiksäkerhetsverket skall pröva sådana frågor.

Behov av en ytterligare frist för exempelvis något eller några bilmärken behöver, om undantag kan ges, inte hindra att preciserade krav ställs upp för övriga fordon. Verket kan också från fall till fall avgöra, om de nya bestämmelserna och närmare föreskrifter i anslutning till dem bör omfatta alla bilar eller exempelvis bara personbilar.

Enligt utrustningsföreskrifterna för motorecykel, traktor och motorredskap skall bestämmelserna i 3 § 2 mom. i tillämpliga delar avse sådana fordon. Formellt kommer detta att gälla också i fråga om de nya bestämmelser i 3 § 2 mom. som jag förordat. De angivna fordonsslagen omfattas inte i något fall av arbetsgruppens förslag. Jag anser det ändå befogat att trafik-säkerhetsverket får bedöma, om de bör innefattas i något hänseende.

Genom bestämmelser i 27 § 6 mom. VTF har i flera fall gjorts undantag från utrustningsbestämmelserna för utländska fordon som brukas tillfälligt i Sverige med stöd av turistvagnslicens. Numera förekommer sådana licenser i mycket liten omfattning. Enligt min mening kan lämpligen trafik-säkerhetsverket bedöma också vilka undantag från de nya bestämmelserna som påkallas för sådana fordon.

Jag anser liksom arbetsgruppen och de flesta remissinstanserna att åtminstone till en början kontrollen över att bilarna fyller de nya kraven kan ske i betydande utsträckning genom att intyg från tillverkarna företes vid registrerings- eller typbesiktningen. För att detta skall bli möjligt fordras vissa ändringar i VTK. Om riksdagen finner att utrustningskraven bör skärpas i huvudsaklig överensstämmelse med mina förslag avser jag att föreslå Kungl. Maj:t de författningsändringar som behövs. När det gäller frågan om ökning av antalet fordonsdetaljer som skall typgodkännas fick väg- och vattenbyggnadsstyrelsen år 1964 i uppdrag att fortlöpande följa denna fråga och inkomma med de förslag styrelsen fann lämpliga. Uppdraget övergår den 1 januari 1968 på trafiksäkerhetsverket. Om de nu föreslagna nya kraven genomförs, ger det givetvis verket anledning att överväga, om särskilt typgodkännande bör föreskrivas för någon eller flera av de utrustningsdetaljer som omfattas av förslagen.

Till frågan om formerna för besiktning som grund för registrering och till frågan om en utbyggnad av typbesiktningsorganisationen är jag inte beredd att ta ställning i detta sammanhang.

Vägverket har i sitt remissvar hemställt om sådan ändring i VTF att den tekniska myndigheten får möjlighet att om det påkallas från trafiksäkerhetssynpunkt förbjuda användningen av vissa anordningar på fordon eller föreskriva att en anordning endast under vissa förutsättningar får användas.

Jag finner det vara en brist att VTF inte ger en sådan möjlighet annat än när det gäller yttre utrustningsdetaljer som kan avsevärt öka risken för skada vid påkörning eller sammanstötning. I 2 § VTF bör därför tas upp en

allmän bestämmelse om rätt för Konungen eller myndighet som Konungen förordnar att förbjuda anordning, som inte är nödvändig för fordonets användning och som ökar risken för skada vid trafikolycka eller på annat sätt minskar trafiksäkerheten. I samband därmed bör 3 § 2 mom sista stycket VTF upphävas. Bestämmelsen i 27 § 6 mom. VTF om undantag för turistvagnar från 3 § 2 mom. sista stycket skall med mitt förslag utgå. Motsvarande undantag får medges i förbud som meddelas med stöd av den nya bestämmelsen i 2 §. Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 1968.

Skyltar och märkning för identifiering av fordon

KAK:s förslag, att skyltar som avses i 21 § 2 mom. VTF skall godtas också om de är av annat beständigt material än metall, har tillstyrkts vid remissbehandlingen och bör genomföras redan från den 1 januari 1968. Det bör ankomma på trafiksäkerhetsverket att meddela närmare bestämmelser både om materialet och om utformningen och placeringen av skyltarna. I paragrafen bör på samma sätt som i 2 § VTF anges att sådana föreskrifter får utfärdas av Konungen eller den myndighet Konungen bestämmer. Intill dess närmare bestämmelser meddelats och trätt i kraft måste givetvis de nu allmänt förekommande skyltarna av metallfolie godtas.

Frågan om obligatorisk instansning av chassinummer på bilar har flera gånger tidigare behandlats inom departementet. Frivilliga åtaganden från bilbranschens sida har lett till att instansning på personbilar nu sker i betydligt större omfattning än tidigare. Vad rikspolisstyrelsen och remissinstanserna anfört visar emellertid att förhållandena fortfarande är otillfredsställande framför allt när det gäller sättet för instansningen men också i fråga om omfattningen. Enligt min mening bör det föreskrivas i 21 § 2 mom. VTF att registrerat fordon skall vara försett med tydlig och på varaktigt sätt anbringad märkning för identifiering av fordonet och att Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om märkningen. Instansning torde böra föreskrivas för personbilar fr. o. m. 1969 års modeller. Frågan om var instansning skall ske på fordonet och formerna för märkning av andra fordon än personbilar bör avgöras genom de närmare föreskrifterna. Frågan om undantag bör prövas på motsvarande sätt som jag förordat i fråga om undantag från utrustningsföreskrifterna. Tills vidare bör bestämmelsen i 14 § 2 mom. VTF om märkning i vissa fall av släpfordon genom besiktningsmannens försorg stå kvar.

Med anledning av mitt förslag i prop. 1967: 160 till en bestämmelse om maximilängd för fordon och fordonståg bör skyltarna på sådana fordon som avses i 21 § 2 mom. b) och e) från den 1 januari 1968 visa fordonets längd.

De föreslagna bestämmelserna i 21 § 2 mom. föranleder vissa tillägg till straffbestämmelserna i 65 § 6 mom. VTF.

Frågor om avgaser m. m.

Jag har i det föregående lämnat en översikt över det arbete som pågår i Sverige och internationellt för att komma till rätta med de problem som sammanhänger med den tilltagande emissionen av bilavgaser. Som jag hade tillfälle att klargöra vid en interpellationsdebatt i riksdagen i våras är det min uppfattning att vi inte i vårt land bör söka en provisorisk lösning efter mönster av exempelvis USA. Utgångspunkten är där en annan när det gäller gasernas farlighet från hälsosynpunkt och det körmönster som bör läggas till grund för bestämmelser i ämnet. En sådan provisorisk lösning skulle kunna hämma utvecklingen och försämra möjligheterna att finna de för oss mest lämpliga och rationella metoderna.

Departementets expertgrupp, ledningsgruppen för utvecklingsarbete på bilavgasområdet, bedriver ett intensivt arbete för att få underlag för förslag till lämpliga åtgärder. En utredning med förslag rörande dieselavgaser är färdig och kommer att överlämnas inom kort. Jag har också fått sådana uppgifter om arbetet i övrigt vid bilavgaslaboratoriet i Studsvik, att jag har anledning räkna med att det relativt snart skall föreligga sådant tekniskt underlag som behövs för bestämmelser om obligatorisk avgasrening på bensindrivna bilar.

Ledningsgruppens förslag till en bestämmelse som hindrar utsläpp av förbränningsgaser från motorns vevhus är en delfråga i sammanhanget. Även om vinsterna med en sådan bestämmelse totalt sett kan förefalla små har förslaget vunnit gehör hos samtliga remissinstanser. Från bilbranschens sida är man beredd att, om uppskov kan medges i särskilda fall, genomföra de ändringar som krävs på 1969 års bilmodeller i den mån de inte redan har sluten vevhusventilation.

Jag ansluter mig till luftvårdsnämndens uttalande i sammanhanget, att åtgärder som leder till en förbättring av förhållandena och som kan genomföras till rimlig kostnad och utan nämnvärda olägenheter bör vidtas, även om det tekniska underlaget inte är tillräckligt omfattande för ett bestämt påstående att åtgärden är nödvändig från hälsovårdssynpunkt. Nämnden har ansett att bensindrivna traktorer och motorecyklar kan undantas utan olägenhet. Jag föreslår att föreskriften införs endast i fråga om bensindrivna bilar. Vägverkets förslag om en utvidgning till alla fordon med motorer försedda med elektriskt tändningssystem, oavsett vilket drivmedel som används, är jag alltså inte beredd att biträda.

Den nya bestämmelsen bör lämpligen tas upp i 3 § 1 mom. j) VTF med tillämpning på 1969 års och senare bilmodeller och med sådan möjlighet till undantag som jag förordat i anslutning till utrustningsföreskrifterna.

Med stöd av hälsovårdsstadgan har i Stockholm utfärdats ett förbud mot tomgångskörning av bilar under längre tid än tre minuter. Motsvarande fö-

reskrift har enligt vad jag känner till i vart fall övervägts också i vissa andra städer. Med hänsyn till min nyss angivna principiella ståndpunkt när det gäller åtgärder som kan begränsa luftföroreningarna ligger det nära till hands att överväga en mer generell bestämmelse i ämnet. En sådan bestämmelse skulle kunna ge vissa fördelar också i andra hänseenden. Ett förbud utformat så att förare inte tillåts lämna sin bil med motorn gående kan anslas i någon mån minska antalet bilstölder och förebygga vissa barnolyckor. Frågan måste emellertid utredas ytterligare.

En särskild fråga om rätt till tomgångskörning har som framgår av den tidigare redogörelsen väckts av luftvårdsnämnden. Det gäller ett särskilt aggregat för varmhållning av bilar genom tomgångskörning som började försäljas under vintern 1965/66. Aggregatet är styrt av en termostat som startar motorn vid ca $+40^{\circ}$ C och stannar den vid ca $+60^{\circ}$ C.

Omfattande undersökningar angående aggregatets verkningar från luftföroreningssynpunkt har lagts fram av det bolag som exploaterar aggregatet och av projektledaren för bilavgaslaboratoriet i Studsvik. Undersökningarna visar att varje kallstart förorsakar utsläpp av avsevärda mängder koloxid och kolväten. Genom att motorn hålls varm minskas dessa utsläpp betydligt. Medel för varmhållning av motorfordon är alltså i sig en positiv faktor i strävandena att minska luftföroreningar. Det är också givet med hänsyn till vårt kalla vinterklimat att mycket står att vinna från hälsovårdssynpunkt om bilen är varm från starten. Driftsekonomiska synpunkter främjas också, liksom trafiksäkerheten. Nedisade rutor är med all säkerhet orsak till många olyckor. Med det sagda är emellertid inte givet, att varmhållningen bör ske genom tomgångskörning om denna metod har väsentliga olägenheter, eftersom aggregat av annan typ finns i marknaden.

Bolaget gör gällande att om en jämförelse görs mellan den totala emissionen avgaser vid start och körning när aggregatet används och motsvarande start och körning av kall motor resultatet talar till fördel för aggregatets användning. De undersökningar och beräkningar som utförts vid bilavgaslaboratoriet visar att detta kan vara riktigt vid gynnsamma förhållanden. Jag anser det emellertid klarlagt genom bilavgaslaboratoriets undersökningar att det föreligger betydande risk för att luftföroreningarna ökar om aggregatet får användas. Mängden föroreningar beror helt av i vilken utsträckning och under vilka förhållanden det skulle komma att utnyttjas. Dessa förhållanden är inte möjliga att förntse eller kontrollera. Vid bedömningen av risken för ökat avgasutsläpp kan man heller inte utan vidare utgå från att, om aggregatet inte får användas, det blir fråga om ett motsvarande antal kallstarter. Bilägarna kan som nämnts anordna uppvärmning på annat sätt än genom tomgångskörning. Jag anser alltså att övervägande skäl talar för en begränsning av rätten att använda aggregatet. En begränsning är enligt min mening motiverad även om man bortser från bullerfrågan och från de särskilda risker som vissa remissinstanser fram-

hållit för förgiftning inom slutna garage och för att fordon okontrollerat kommer igång, om säkerhetsanordningarna inte skulle fungera. I sistnämnda hänseende ger f. ö. den tidigare föreslagna nya bestämmelsen i 2 § VTF tillräcklig möjlighet att tillgodose trafiksäkerheten, eftersom särskilda krav på säkerhetsanordningarna kan ställas upp som villkor för att förbud enligt bestämmelsen inte skall meddelas.

Luftvårdssynpunkten talar inte med samma styrka mot att aggregatet används utanför tätbebyggda områden. Sådan användning bör därför vara tillåten om inte ett förbud med stöd av 2 § VTF är motiverat av trafik-säkerhetsskäl.

Jag föreslår alltså att i enlighet med det remitterade departementsförslaget en föreskrift införs i 58 § VTF som förbjuder att aggregat av denna typ används inom tätbebyggt område. Frågan om att närmare bestämma begreppet tätbebyggt område — vilket begrepp redan nu förekommer i VTF — kommer att tas upp i ett större sammanhang när betänkandet av nordisk vägtrafikkommitté med förslag till gemensamma nordiska trafikregler behandlas.

Frågan om uppåtriktade avgasrör för dieseldrivna fordon har ofta återkommit i den allmänna debatten om avgasproblemen. Den framställning från stadsfullmäktige i Stockholm som överståthållarämbetet ingett med begäran om utredning bygger som nämnts på en rapport från en expertgrupp inom stadskollegiets luftvårds- och antibullerkommitté. I rapporten hänvisas bl. a. till föreskrifter i Finland om uppåtriktade avgasrör och till att ett stort antal bussar i kollektivtrafik i Stockholm med gott resultat försetts med avgasutsläpp i takhöjd.

I det förut redovisade yttrandet från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhålls en rad olägenheter som skulle vara förenade med en obligatorisk föreskrift om uppåtriktade avgasrör. Det bör nämnas att man i Finland med hänsyn till olägenheter av den art styrelsen nämnt — risk för brand i lättantändlig last, olägenheter för driftspersonal, nedsmutsning av byggnader etc. — numera upphävt de bindande föreskrifter som funnits. Departementets ledningsgrupp för utvecklingsarbete på bilavgasområdet har tagit upp frågan i den utredning om dieselavgaser som nu är avslutad och avstyrker i princip att generella föreskrifter meddelas.

På en del äldre dieselfordon mynnar avgasröret ut på fordonets högra sida. Efter övergången till högertrafik innebär det att avgaserna strömmar ut mot vägkanten och de gång- och cykelbanor som kan finnas där i stället för som i vänstertrafiken mot vägbansans mitt. Detta har medfört ökade olägenheter för gång- och cykeltrafikanterna. Avgasrör har inte tagits upp bland de utrustningsdetaljer som enligt 3 § VTF skall finnas på bil. För att ge den tekniska myndigheten befogenhet att meddela föreskrifter i fråga om avgasrörens riktning i sidled anser jag att avgasrör uttryckligen bör anges i utrustningsbestämmelserna. Det är tänkbart att ledningsgruppens

utredningsarbete kan ge underlag för bestämmelser om uppåtriktade avgasrör på vissa slag av fordon. Trafiksäkerhetsverket kan i så fall meddela sådana föreskrifter med stöd av den nu föreslagna bestämmelsen om avgasrör, som bör tas in i 3 § 1 mom. j) och träda i kraft den 1 januari 1968.

En särskild anledning till att avgaserna från dieselfordon kan vara besvärande är att man ofta söker erhålla större kraft ur motorerna genom att bryta plomberingen till bränslepumpen. Framställningen från stadsfullmäktige i Stockholm, att ett relationstal därför bör fastställas mellan motorstyrka och totalvikt, avstyrks i yttrandet från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som anser att åtgärden skulle vara betydelselös för ändamålet. I yttrandet förordas i stället vissa föreskrifter om justeringsanordningen för insprutningsmängden m. m. Frågan om sådana föreskrifter behandlas i ledningsgruppens förslag angående avgaser från dieselfordon.

Indelningen i lätta och tunga motorcyklar

Som jag tidigare anfört har förslag om cylindervolym i stället för tjänstevikt som grund för indelningen i lätta och tunga motorcyklar lagts fram vid flera tillfällen. Det kan som vägverket anfört tyckas att antalet motorcyklar nu har gått ned så kraftigt att en ändring inte längre ter sig angelägen. Enligt min uppfattning har de fördelar från trafiksäkerhetssynpunkt som kan vinnas med en ändrad indelningsgrund inte oväsentlig betydelse i det arbete med insatser på hela trafiksäkerhetsområdet som måste fortsätta om trafikolyckornas antal skall kunna minskas.

Så gott som samtliga remissinstanser delar uppfattningen att cylindervolymer bör bestämma gränsen mellan lätta och tunga motorcyklar. Det råder däremot delade meningar om vilken gräns som bör fastställas. Enligt min uppfattning utgör en gräns vid 125 cm³ en lämplig avvägning mellan de synpunkter som kommit fram vid remissbehandlingen av SMC:s och tidigare förslag i ämnet. Jag föreslår att 1 § 3 mom. tredje stycket VTF ändras i enlighet härmed.

SMC har i sin framställning dessutom föreslagit att en minsta tillåten vikt bör gälla för lätt motorcykel med cylindervolym över 100 cm³ och för tung motorcykel. Förslaget har fått stöd av vissa remissinstanser. För min del anser jag mycket tveksamt om en sådan regel skulle vara av något större värde från trafiksäkerhetssynpunkt. Någon garanti för att en viktökning läggs på anordningar som ökar fordonets stabilitet och hållfasthet finns knappast. Jag framlägger alltså inte något förslag till sådana viktbestämmelser.

F. n. gäller i flera avseenden olika bestämmelser för lätta och tunga motorcyklar. En ändring av indelningsgrunden synes inte behöva medföra några genomgripande ändringar i dessa bestämmelser.

Ungdomar som fyllt 16 år bör också i fortsättningen ha rätt att — efter erhållet körkort — föra lätt motorcykel, medan för rätt att föra tung motorcykel alltså bör krävas att föraren fyllt 18 år.

När det gäller möjligheterna att koppla sidvagn till motorcykel och att befordra passagerare på cykeln eller i sidvagnen finns det enligt min uppfattning inte underlag för att frångå de nuvarande principerna. Bestämmelserna bör utformas så att den nuvarande viktgränsen — tjänstevikten 75 kg — blir avgörande i båda hänseendena också i fortsättningen. Dessutom bör rätten att ta med passagerare på lätt motorcykel begränsas till förare som fyllt 18 år. Någon motsvarande begränsning när det gäller möjligheten att koppla sidvagn till lätt motorcykel torde däremot inte vara påkallad.

Nu gällande bestämmelser om rätt att ta med passagerare på lätt motorcykel har enligt förarbetena avfattats med hänsyn till att straff för överträdelse av bestämmelserna skall drabba inte bara föraren utan också den eller de passagerare som färdas på cykeln. Det har ansetts angeläget att motverka försök att övertala ungdomar under 18 år till överträdelse mot föreskrifterna. Jag föreslår att detta syfte tillgodoses genom en särskild straffbestämmelse.

De ändringar jag förordat i fråga om motorcyklar föranleder jämkningar i och tillägg till 4 § 2 mom., 57 § 3 mom. och 67 § VTF.

Enligt 21 § 2 mom. skall finnas särskilda skyltar på motorcykel med uppgift om bl. a. tjänstevikten. Skyltarna bör visa också motorns cylindervolym, om den ändring i indelningsgrunden genomförs som jag förordat.

Vid remissbehandlingen av SMC:s framställning har förslag framförts om ändring i 4 § 1 mom. b) VTF så att lätt motorcykel jämställs med tung när det gäller bromssystemet. Det har upplysts, att de lätta motorcyklarna i allmänhet redan har sådant dubbelt bromssystem som är föreskrivet för tung motorcykel. Jag ansluter mig till detta förslag. Med hänsyn till mitt förslag att slopa viktgränsen som indelningsgrund bör vidare trehjulig lätt motorcykel liksom tung vara utrustad med parkeringsbroms.

Mitt förslag i fråga om indelningen av motorcyklar föranleder, att särbestämmelsen i 1 § mopedförordningen om invalidfordon, vars tjänstevikt överstiger 75 men inte 100 kg, inte längre behövs. Frågan om motorcykel skall hänföras till kategorin mopeder kommer, om förslaget i övrigt genomförs, att bero enbart på cylindervolymen och den konstruktiva hastigheten oavsett om motorcykeln är invalidfordon eller ej.

Bestämmelserna om ändrad indelning av motorcyklar kan av flera skäl inte införas omedelbart. Hänsyn måste tas till den befintliga motorcykelparken, till att fabrikanter och importörer behöver tid för omställningen och till verkningarna av ändringen när det gäller skatt och försäkring. Om övergångstiden bestäms till två år, lär några väsentliga problem inte uppkomma. De 16-åringar som nu skaffat sig en lätt motorcykel med större

cylindervolym än 125 cm³ hinner under denna tid fylla 18 år och får alltså föra sin motorcykel även efter det de nya bestämmelserna trätt i kraft. Jag föreslår att bestämmelserna i denna del skall träda i kraft den 1 januari 1970.

Hemställan

Under åberopande av vad jag tidigare anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t inhämtar riksdagens yttrande över inom kommunikationsdepartementet upprättade förslag till

1) *förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648),*

2) *förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder.*

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

Ur protokollet:

Britta Gyllensten

Innehållsförteckning

Inledning	8
Fordons beskaffenhet och utrustning	10
<i>Säkerhetskrav på bilar</i>	10
Gällande bestämmelser	10
Arbetsgruppens promemoria	11
Allmänna synpunkter	11
Placering och utmärkning av reglage	12
Växelväljarens lägen, lägenas utmärkning, motorbromsning och startspärr	12
Fönsterrutor	13
Vindrutetorkare, vindrutespolare och vindrutedefroster	13
Bromsutrustning	13
Skydd mot störande reflexer	14
Bakspeglar	14
Skydd för åkande vid kollision med inre delarna av passagerarutrymmet i personbilar	15
Säkerhetsföreskrifter beträffande styrinrättningen	16
Dörrlås och gångjärn	16
Fastsättning av säten	17
Säkerhetsbälten	17
Bränsletankar, påfyllningsrör och bränsleledningar	18
Kontroll av att kraven uppfylls	18
Meddelande av utrustningsföreskrifter	19
Yttrandena	19
<i>Skyltar och märkning för identifiering av fordon m. m.</i>	27
Gällande bestämmelser	27
KAK:s förslag om skyltar	27
Yttrandena	27
Rikspolisstyrelsen förslag om märkning	28
Yttrandena	29
<i>Frågor om avgaser m. m.</i>	30
Nuvarande förhållanden i Sverige och utomlands	30
Ledningsgruppens förslag rörande avgaser från vevhus	31
Yttrandena	33
Luftvårdsnämndens förslag i fråga om varmkörningsaggregat	34
Nämndens framställning	34
Synpunkter och utredning från exploitören av aggregatet »Varmobil»	34
Yttrandet från bilavgaslaboratoriet i Studsvik	35
Departementsförslaget	36
Yttrandena	36

Överståthållarämbetets framställning angående bl. a. avgasrör på vissa dieseldrivna fordon	37
Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande	38
Indelningen i lätta och tunga motorcyklar	39
Gällande bestämmelser	39
Vissa tidigare förslag och uttalanden	40
Framställningen från SMC	41
Yttrandena	42
Departementschefen	43
Säkerhetskrav på bilar	43
Skyltar och märkning för identifiering av fordon	48
Frågor om avgaser m. m.	49
Indelningen i lätta och tunga motorcyklar	52
Hemställan	54