

Nr 62

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) såvitt avser bl. a. fordons beskaffenhet och utrustning, m. m. jämte motiöner i ämnet.

Genom en den 22 september 1967 dagtecknad proposition, nr 166, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, anhållit om riksdagens yttrande över vid propositionen 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.

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.

Författningsförslagen

De vid propositionen fogade författningsförslagen har följande lydelse.

1) 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 hänföres — — — — — 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)

(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:

2 m o m. På registrerat fordon skola föras skyltar av *beständigt material*, 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;

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, såvitt angår trehjulig motorcykel, som är byggd för godsbefordran, maximilast;

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, dels ock sidvagnens tjänstevikt och, om sidvagnen 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, bredd och maximilast ävensom det största antal passagerare fordonet är avsett att föra.

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

På skylt, ————— eller typintyg.

Registrerat fordon skall vidare vara försett med tydlig och på varaktigt sätt anbrindad 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)

27 §.

6 m o m. Kontrollbesiktning av — — — samt 6 §§.

Utan hinder — — — — — en baklykta;

a t t bil icke behöver uppfylla föreskrifterna i 3 § 1 mom. h), l) och m) om körriktningvisare, sätt för kopplingsanordnings fästande och hastighetsmätare eller föreskrifterna i 3 § 2 mom. tredje och fjärde styckena om förarhytt och andra utrymmen för driftspersonal samt om förbud mot vissa anordningar; samt

a t t släpvagn, — — — — — första stycket b).

Därest fordonet — — — — — bevis därom.

a t t bil icke behöver uppfylla föreskrifterna i 3 § 1 mom. h), l) och m) om körriktningvisare, sätt för kopplingsanordnings fästande och hastighetsmätare eller föreskrifterna i 3 § 2 mom. tredje stycket; samt

57 §.

3 m o m. På lätt motorcykel få ej samtidigt färdas två eller flera personer. På tung motorcykel får icke medtagas mer än en passagerare. I sidvagn få ej befördras flera passagerare än sidvagnen är avsedd för, dock att i dylik vagn därjämte må medföras ett barn under tio år.

3 m o m. På motorcykel, vars tjänstevikt ej överstiger 75 kilogram, får passagerare ej medtagas. På motorcykel med högre tjänstevikt får icke medtagas mer än en passagerare. I sidvagn få ej medtagas flera passagerare än vagnen är avsedd för och därutöver ett barn under tio år.

Oavsett tjänstevikten får lätt motorcykel eller sidvagn som kopplats till den ej användas för befordran av passagerare, om föraren icke fyllt 18 år.

58 §.

Förare av motordrivet fordon skall behandla fordonet så, att det icke åstadkommer onödigt buller, och skall i görligaste mån tillse, att fordonet icke utsläpper rök eller gas i sådan mängd, att olägenhet därav uppstår. Gaser från förbränningsmotor få icke givas fritt avlopp. Vid färd särskilt nattetid inom område med bostadsbebyggelse skola färdväg, hastighet och färd sätt i övrigt anpassas så, att de som bo eller vistas inom området icke onödigtvis störas.

Förare av motordrivet fordon skall behandla fordonet så, att det icke åstadkommer onödigt buller, och skall i görligaste mån tillse, att fordonet icke utsläpper rök eller gas i sådan mängd, att olägenhet därav uppstår. Gaser från förbränningsmotor få icke givas fritt avlopp. Inom tätbebyggt område får aggregat för uppvärmning av motorn genom tomgångskörning ej användas. Vid färd särskilt nattetid inom område med bostadsbebyggelse skola färdväg, hastighet och färd sätt i övrigt anpassas så, att de som bo eller vistas inom området icke onödigtvis störas.

Vid handhavande — — — — — tillfredsställande sätt.

Bränsleavfall ävensom — — — — — därigenom störes.

(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.

2) 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.

Motionsyrkanden

Utskottet har i samband med propositionen behandlat följande i anledning av densamma väckta motioner, nämligen

A. de likalydande motionerna I: 924 av herrar *Peterson, Eric Gustaf*, och *Åkesson* och II: 1138 av herr *Enskog m. fl.*, vari hemställes

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte

dels anhålla om sådan ändring av vägtrafikförordningen

att vad i motionen anförts angående säkerhetsbälten som obligatorisk utrustning i bilar beaktas,

att vad i motionen anförts angående belyst skylt med texten 'Släp' beaktas,

¹ Senaste lydelse av 1 § se 1962:265.

² *Bihang till riksdagens protokoll 1967. 9 saml. 3 avd. Nr 62*

att vad i motionen anförts angående fartbegränsningsskylt på vissa fordon beaktas,

dels giva till känna vad i motionen anförts angående

1. viss utrustning hos äldre fordon
2. skolskjutsars trafiksäkerhet
3. efterlevnaden av 58 § i vägtrafikförordningen avseende framförande av fordon, särskilt nattetid, inom område med bostadsbebyggelse»;

B. motionen II: 1139 av herrar *Krönmark* och *Åkerlind*, vari hemställes »att riksdagen med avslag på Kungl. Maj:ts förslag om ändrad lydelse av 58 § VTF måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en skyndsamt utredning om de eventuella skadeverkningar aggregat för varmhållning kan medföra, samt

därest yrkandet ovan inte skulle bifallas, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala att dispens medgives för aggregat som monterats in före förbudets ikraftträdande».

Motiven till förslagen i propositionen

Av motiven till förslagen i propositionen redovisar utskottet endast de delar som är av särskilt intresse med hänsyn till de i anledning av propositionen väckta motionerna. I övriga delar hänvisas till propositionen.

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 sluttan- de mark även om föraren lämnat den. Vidare skall finnas backspegel, placerad så att föraren i den kan iaktta den bakomvarande trafiken. Bestäm- melsen gäller inte chassi utan förarhytt. Är bilen försedd med vindruta skall den vara utrustad med effektiv vindrutetorkare. Vidare innehåller mo-

mentet föreskrifter om styrinrättning, backningsanordning, ringar och motsvarande, belysnings- 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 säkerhetssynpunkt. 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 vådeld 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.

Promemoria av arbetsgruppen inom kommunikationsdepartementet

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 fastställts 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. Vidare 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 lätnader för bilindustrin som bör verka kostnadssänkande för konsumenterna.

Vindrutetorkare, vindrutespolare och vindrutedefroster

Den amerikanska säkerhetsnormen uppger 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 tillför-

litliga. 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.

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 kvalitet 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.

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.

Remissyttrandena

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 bestäm-

melserna 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 skäligen 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 punkter 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.

Förslaget att, vid sidan av *vindrutetorkare*, *vindrutespolare* 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 förhållan-

den 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.

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 bältetyper 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.

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 enklare och bäst kan lösas om detaljbestämmelserna utges som svensk standard.

*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 Atomenergians anläggningar i Studsvik, dels genom mätningar och prov på olika håll i landet.

Bilavgasproblemet 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 lämp-

ligt 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.

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. Iläggs 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 varmastartuppvärmning 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 varmastartuppvärmning 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° C till +60° C motsvarar 3,5 uppvärmningsperioder från +40° C till +60° 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.

Remissyttrandena

Motorbranschens Riksförbund anser någon inskränkning i rätten att använda aggregaten inte vara motiverad. I övriga yttrandena 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 luftvårds-synpunkt. Risken 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 trafiksäkerhetssynpunkt 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 växlingsystem 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 alltjämt 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.

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. 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 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.

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 motorcykel, 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 trafiksäkerhetsverket 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 trafiksäkerhetsverket bedöma också vilka undantag från de nya bestämmelserna som påkallas för sådana fordon.

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.

Med stöd av hälsovårdsstadgan har i Stockholm utfärdats ett förbud mot tomgångskörning av bilar under längre tid än tre minuter. Motsvarande föreskrift 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 antas 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 $+40^{\circ}\text{C}$ och stannar den vid ca $+60^{\circ}\text{C}$.

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 aggre-

gatets 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 förutse 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 framhållit 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 trafiksäkerhetsskäl.

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.

Motionerna m. m.

I *motionerna I: 924* av herr Peterson, Eric Gustaf, och herr Åkesson samt *II: 1138* av herr Enskog m. fl. tillstyrks de i propositionen avgivna förslagen samt framförs en del kompletterande yrkanden.

Motionärerna yrkar till en början att säkerhetsbälten skall ingå i den obligatoriska utrustningen för bil med möjlighet till dispens för vissa biltyper under ett övergångsskede. Vidare yrkar de att den redan allmänt förekommande varningsskylten på lastbil, utvisande att fordonet åtföljs

av ett släpfordon, skall föreskrivas som obligatorisk utan att man inväntar internationella rekommendationer i denna detalj. Fordon, för vilka permanent hastighetsbegränsning gäller, bör enligt motionärernas mening vara försedda med en skylt som visar den aktuella högsta hastigheten. Sådan bestämmelse finns redan i en rad närbelägna länder. Motionärerna yrkar att 21 § VTF kompletteras med en bestämmelse av detta slag.

Kravet på defroster, vindrutetorkare och vindrutespolare anser motionärerna böra införas även för äldre bilar än de som omfattas av förslaget i propositionen. Motionärerna framhåller att förordningar om detta bör kunna införas efter hand men att ett första påpekande bör göras i samband med den obligatoriska besiktningen under år 1969.

Motionärerna aktualiserar även frågan om skolskjutsar och framhåller att bestämmelserna därom bör anpassas till nutida trafiksäkerhetskrav. Motionärerna förordar att vägverket skyndsamt överväger om det bör införas skärpta bestämmelser för skolskjutsar. Särskilt bör beaktas frågan om barn i framsätet, vidgade bestämmelser om skolskjutsskyltning, förbud att köra om stillastående skolskjuts, särskilda hastighetsbestämmelser samt antalet passagerare i förhållande till fordonets antal platser för vuxna. Bestämmelser om skolskjutsar bör självfallet omfatta även skjutsar i kommunal regi. Detta torde överensstämma med skolöverstyrelsens nyligen framförda krav.

Motionärerna framhåller slutligen att 58 § VTF enligt propositionen skall ändras på så sätt att ett förbud införes mot användandet av aggregat för uppvärmning av motorn genom tomgångskörning. Det finns enligt motionärernas mening här stor anledning att allmänt betona vikten av att denna paragraf verkligen efterlevs. Den stadgar som bekant att man vid färd, särskilt nattetid, inom tätbebyggt område skall anpassa sin framfärd så att de som bor i området icke onödigtvis störs. Mycket står att vinna i fråga om ökad trivsel och arbetsro m. m. om detta stadgande noggrant följs och övervakningen skärps. Varje möjlighet att nedbringa olägenheterna av buller och luftföroreningar måste uppmärksammas.

I *motionen II: 1139* av herrarnas Krönmark och Åkerlind avstyrks det i propositionen föreslagna förbudet mot användande inom tätbebyggt område av aggregat för varmhållning av fordon genom tomgångskörning. Motionärerna framhåller att det inte föreligger tillräckligt utförliga undersökningsresultat om aggregatens skadeverkningar. Det synes därför vanskligt att helt förbjuda innehav och försäljning av sådana. Med tanke på att det är fråga om ansenliga summor som framställaren av aggregaten investerat i detta projekt är det av vikt att en ingående undersökning föregår ett bestämt ställningstagande. Under alla omständigheter bör enligt motionärernas åsikt de konsumenter, som redan inköpt ett aggregat för varmhållning, ges dispens för fortsatt innehav.

I skrivelse till utskottet den 28 november 1967 framhåller *Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening* att trafiksäkerhetsverket bör ha möjlighet att medge generellt anstånd beträffande sådana mer genomgripande konstruktionsändringar som inte kan medhinnas förrän på 1970 års modeller.

Utskottet

Med utgångspunkt från de nyligen fastställda amerikanska säkerhetsnormerna beträffande bilars beskaffenhet och utrustning framläggs i propositionen 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. De nya utrustningsföreskrifterna föreslås skola tillämpas beträffande bilar av 1969 och senare års modeller. Trafiksäkerhetsverket avses få rätt att för visst eller vissa fordon medge undantag från de nya bestämmelserna.

Vidare föreslås beträffande skyltar m. m. på fordon bl. a. att namnskyltar och liknande skyltar skall få utföras även i annat beständigt material än metall samt att fordon skall förses med varaktig och tydlig märkning för identifiering.

I anledning av det tilltagande utsläppet av bilavgaser föreslås att bensin-drivna bilar fr. o. m. 1969 års modell skall ha s. k. slutet vevhusventilation samt att aggregat för varmhållning av bilar genom tomgångskörning inte skall få användas inom tätbebyggda områden efter utgången av år 1967.

Slutligen föreslås att motorcyklar skall indelas i lätta och tunga med hänsyn till cylindervolym i stället för tjänstevikt. En sådan ändring i VTF medför en följdändring i 1 § mopedförordningen i vad avser vissa invalidfordon.

Beträffande nu angivna förslag begärs i propositionen riksdagens yttrande.

Utskottet hälsar med tillfredsställelse det framlagda förslaget om ytterligare säkerhetskrav på bilar. Härigenom tas ett betydelsefullt steg mot ökad trafiksäkerhet.

Vissa betänkligheter har framförts mot möjligheterna att hinna med mera genomgripande omkonstruktioner till 1969 års modeller. De föreslagna övergångsbestämmelserna, som ger möjlighet till anstånd för visst eller vissa fordon, synes enligt utskottets mening vara till fyllest. Utskottet förutsätter att de tillämpas så att bilindustrin får skäligt rådrum för erforderliga konstruktionsändringar m. m.

I motionerna I: 924 och II: 1138 framförs en del kompletterande yrkanden. Yrkandet om obligatoriska säkerhetsbälten är redan tillgodosett i propositionen. I övrigt yrkas att den redan allmänt förekommande varnings-

skylten på lastbil, utvisande att fordonet åtföljs av ett släpfordon, samt skylt, utvisande maximihastighet för vissa fordon, skall bli obligatoriska. Vidare förordas att krav på vindrutespolare och defroster efter hand införs även för äldre fordon, samt att upplysning om önskvärdheten av dessa säkerhetsdetaljer görs i samband med 1969 års obligatoriska besiktning. Dessa förslag gäller frågor som inte omfattas av förslagen till författningsändringar. Förslagen kan vara värda att närmare prövas i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet förutsätter att så sker i lämpligt sammanhang. Någon riksdagens åtgärd synes inte vara påkallad.

Motionärerna förordar vidare att vägverket skyndsamt bör överväga behovet av skärpta bestämmelser för skolskjutsar. Enligt vad utskottet inhämtat avser vägverket att hos Kungl. Maj:t hemställa om utredning av denna fråga. Syftet med motionerna i denna del torde därmed tillgodoses. Motionärerna framhåller slutligen vikten av att den s. k. bullerparagrafen i VTF verkligen efterlevs. Detta är självfallet betydelsefullt men något särskilt uttalande från riksdagens sida torde inte vara påkallat.

I motionen II: 1139 avstyrks det föreslagna förbudet mot att inom tätbebyggt område använda vissa varmhållningsaggregat för bilar. Undersökningarna om skadeverkningarna av aggregatet anses inte vara tillräckligt utförliga. Motionärerna anser vidare att de som redan har inköpt sådant aggregat bör ges dispens, om förbudet införs.

Med hänsyn till luftvårdsintresset tillstyrker utskottet att det föreslagna förbudet mot att använda ifrågavarande typ av varmhållningsaggregat inom tätbebyggt område utfärdas. Vad som förekommit i ärendet ger emellertid vid handen att varje kallstart förorsakar utsläpp av avsevärda mängder koloxid och kolväten. Medel för varmhållning av bilar kan således i och för sig rekommenderas. Frågan om denna typ av varmhållningsaggregat kan också komma i ett nytt läge om i en framtid effektiva anordningar för rening av avgaser kommer fram. Betänkligheterna från luftvårdssynpunkt mot att tillåta sådana aggregat kan då antas minska. Utskottet förutsätter att dessa frågor ägnas uppmärksamhet i det fortsatta arbetet på området. Enligt utskottets mening bör man även undersöka möjligheterna att ge innehavare av aggregat, som monterats in före förbudets ikraftträdande, dispens från förbudet. Vad utskottet anfört bör ges Kungl. Maj:t till känna.

Mot innehållet i propositionen i övrigt samt mot de vid propositionen fogade författningsförslagen har utskottet ingen erinran.

Utskottet hemställer

A. att riksdagen med avslag på motionen II: 1139 såvitt däri yrkats avstyrkande av propositionen nr 166 beträffande förslaget om förbud att använda viss typ av aggregat för varmhållning lämnar propositionen i denna del utan erinran;

B. att riksdagen i anledning av motionen II: 1139 ger

Kungl. Maj:t till kända vad utskottet ovan anfört beträffande dispenser för användande av nämnda aggregat m. m.;

C. att riksdagen i övriga delar lämnar propositionen utan erinran;

D. att motionerna I: 924 och II: 1138 i vad de ej kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört och hemställt icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 6 december 1967

På tredje lagutskottets vägnar:

HANS LEVIN

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Göran Karlsson* (s), Svante Kristiansson (s), Erik Jansson (s), Nils-Eric Gustafsson (cp), Åkesson (fp) och Skärman (fp);

från a n d r a kammaren: herrar Levin (s), Nyberg (fp), fru Torbrink (s), Sundelin (s), fröken Anderson i Lerum (s), herrar From (fp), Josefson i Arrie (cp) och Krönmark (h).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.