

## Nr 52

*Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående vissa trafiksäkerhetsfrågor, jämte motioner i ämnet, dels motioner om ordningsregler vid transport av skolbarn m. fl.*

Genom en den 20 mars 1970 dagtecknad proposition, nr 109, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t under åberopande av utdrag ur statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden velat inhämta yttrande över till propositionen fogat förslag till kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen (1951: 648).

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att den allmänna skyldigheten att inställa motorfordon och vissa släpvagnar till kontrollbesiktning utsträcks att gälla fordon som är två år gamla. Ambulansfordon och vissa brandfordon skall enligt förslaget inställas till kontrollbesiktning inom sex månader efter närmast föregående besiktning. Bussar som används vid skolskjutsning likställs med fordon som används i yrkesmässig trafik för personbefordran och skall således kontrollbesiktigas redan inom ett år efter den första besiktningen. De nya bestämmelserna avses träda i kraft den 1 januari 1971. I fråga om skolskjutsningen lämnas i övrigt en redogörelse för planerade åtgärder som syftar till att öka säkerheten för elever vid sådan skjutsning.

Propositionen innehåller vidare förslag om bemyndigande för Kungl. Maj:t att vid behov och under i propositionen närmare angivna förutsättningar förbjuda trafik med tyngre lastbilar med eller utan tillkopplat fordon. Möjligheten att införa förbud tar främst sikte på större helger, mera trafikbelastade veckoslut under semesterperioder och liknande.

## Författningsförslaget

Det vid propositionen fogade författningsförslaget har följande lydelse.

### Förslag

till

### Kungörelse

### om ändring i vägtrafikförordningen (1951: 648)

Härigenom förordnas i fråga om vägtrafikförordningen (1951: 648)<sup>1</sup>, dels att 24 § 1 mom och 67 § skall ha nedan angivna lydelse, dels att i förordningen skall införas en ny paragraf, 54 a §, av nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

#### 24 §.

1 m o m. Registrerat motorfordon eller registrerat släpfordon, som är inrättat uteslutande för brandväsendet eller för transport av sårade eller sjuka eller som användes uteslutande för brandväsendet och är försett med beteckning därom, *så ock registrerat motorfordon, som användes för övningskörning i trafikskola*, skall inom ett år efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningsman för besiktning, avseende kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning (k o n t r o l l b e s i k t n i n g). *Detsamma gäller registrerat motorfordon, som är inrättat för och drives med acetylen- eller gengas, framställd i ett på fordonet eller på tillkopplat släpfordon befintligt gasverk, så ock registrerat släpfordon, som uppbär sådant gasverk.*

Kontrollbesiktning skall jämväl ske av vissa fordon, som användas i sådan yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse, varom särskilt stadgas. För detta ändamål skall bil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik an-

1 m o m. Registrerat motorfordon eller registrerat släpfordon, som är inrättat uteslutande för brandväsendet eller för transport av sårade eller sjuka eller som användes uteslutande för brandväsendet och är försett med beteckning därom, skall inom *sex månader* efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningsman för besiktning, avseende kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning (k o n t r o l l b e s i k t n i n g). *Registrerat motorfordon, som användes för övningskörning i trafikskola, och registrerat motorfordon, som är inrättat för och drives med acetylen- eller gengas, framställd i ett på fordonet eller på tillkopplat släpfordon befintligt gasverk, så ock registrerat släpfordon som uppbär sådant gasverk, skall av ägaren inställas för kontrollbesiktning inom ett år efter närmast föregående besiktning.*

Kontrollbesiktning skall jämväl ske av vissa fordon, som användas i sådan yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse, varom särskilt stadgas. För detta ändamål skall bil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik an-

<sup>1</sup> Förordningen omtryckt 1967: 856.

*(Nuvarande lydelse)*

vändes för personbefordran, inom ett år efter närmast föregående besiktning, samt bil, som användes i uthyrningsrörelse, inom sex månader efter närmast föregående besiktning, av ägaren inställas hos besiktningsman.

Annat registrerat motorfordon och annan registrerad släpvagn än nu sagts skall, om fordonet är minst tre år gammalt, i den mån Konungen ej annorlunda förordnar årligen undergå kontrollbesiktning på tid, som bestämmes av Konungen eller den myndighet Konungen förordnar.

*(Föreslagen lydelse)*

vändes för personbefordran, inom ett år efter närmast föregående besiktning, samt bil, som användes i uthyrningsrörelse, inom sex månader efter närmast föregående besiktning, av ägaren inställas hos besiktningsman. Vad nu sagts om kontrollbesiktning av fordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, gäller i den utsträckning Konungen förordnar även annan bil eller annat släpfordon, som utan att brukas i uthyrningsrörelse användes för befordran av skolelev till eller från skola eller av barn till eller från barnstuga eller liknande.

Annat registrerat motorfordon och annan registrerad släpvagn än nu sagts skall tidigast från och med andra kalenderåret efter det då fordonet tillverkades årligen undergå kontrollbesiktning. Konungen eller den myndighet Konungen förordnar bestämmer när inställelse till sådan besiktning skall ske.

*54 a §.*

Konungen får för viss tid beträffande riket i dess helhet eller del därav meddela förbud mot trafik på allmän väg, gata eller annan allmän plats med lastbil, vars totalvikt överstiger 7,0 ton, eller lastbil och därtill kopplat fordon, vars sammanlagda totalvikt överstiger 7,0 ton. Utan hinder av sådant förbud gäller annan i denna förordning eller med stöd därav föreskriven, längre gående inskränkning i fråga om trafik med lastbil eller med lastbil och därtill kopplat fordon.

*67 §.<sup>1</sup>*

Med dagsböter — — — — — som passagerare.

Med böter, — — — — — genom brott.

Befordras med fordon last i strid mot 54 § 1 mom. eller 57 § 1 mom., skall ägaren straffas med dagsböter,

Brukas fordon i strid mot 54 § 1 mom. eller 57 § 1 mom., skall ägaren straffas med dagsböter, om han ej

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1969: 683.

## (Nuvarande lydelse)

om han ej visar att han iakttagit vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen. Även föraren är förfallen till sådant straff, om han kände eller bort känna till hindret för fordonets brukande.

## (Föreslagen lydelse)

visar att han iakttagit vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen. Även föraren är förfallen till sådant straff, om han kände eller bort känna till hindret för fordonets brukande. *Överträdes förbud, som meddelats med stöd av 54 a §, straffes föraren med dagsböter. Även ägaren är förfallen till sådant straff, om han ej visar att han iakttagit vad på honom ankommit för att förekomma förseelsen.*

För medverkan — — — — — kap. brottsbalken.

Denna kungörelse träder i kraft, såvitt avser 24 § 1 mom., den 1 januari 1971 och i övrigt dagen efter den, då kungörelsen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

### Motionsyrkanden

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

A. de likalydande motionerna I: 1167 av herr *Pettersson, Karl*, och II: 1371 av herr *Nilsson* i Agnäs *m. fl.*, i vilka motioner hemställas

”att riksdagen vid behandlingen av propositionen nr 109 avslår förslaget vid punkten *Kontrollbesiktning*, så att den nuvarande ordningen med besiktning av tre år gamla fordon behålles”;

B. de likalydande motionerna I: 1180 av herr *Sörlin m. fl.* och II: 1387 av herr *Henrikson m. fl.*, i vilka motioner hemställas

”att riksdagen vid avgivande av yttrande över förslag till kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen måtte som sin mening tillkännage att vidgad besiktningsskyldighet för brandfordon icke bör ifrågakomma”;

C. de likalydande motionerna I: 1187 av herr *Mattsson* och herr *Olsson, Johan*, och II: 1395 av herr *Jonasson m. fl.*, i vilka motioner hemställas

”att riksdagen vid behandlingen av propositionen nr 109 måtte

1. besluta att avslå begäran om bemyndigande för Kungl. Maj:t att under vissa omständigheter förbjuda trafik med tyngre lastbilar,

2. i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning beträffande olika fordonskategoriers delaktighet i trafikolyckor samt beträffande konsekvenserna för näringsliv och samhälle av eventuellt förbud mot lastbilstrafik under vissa omständigheter,

3. i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att utländska långtradarförare, vilka

trafikerar svenska vägar, må erhålla skriftlig information om svenska trafik-säkerhetsfrågor vid passerande av gränsen till Sverige,

4. i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala att fortbildningskurser i trafiksäkerhet måtte anordnas för långtradarförare”;

D. de likalydande motionerna I: 1188 av herrar *Skagerlund* och *Axelsson* och II: 1394 av herr *Eriksson* i Arvika m. fl., i vilka motioner hemställes

”att riksdagen beslutar att uttala att den varseltid, som föregår ett eventuellt beslut om tillfälligt förbud mot tung trafik skall uppgå till minst tre månader”;

E. de likalydande motionerna I: 1203 av herr *Jacobsson*, *Gösta*, m fl. och II: 1412 av herr *Magnusson* i Borås m. fl., i vilka motioner hemställes

”att riksdagen måtte avslå förslaget om ändring i 54 a § vägtrafikförordningen innefattande bemyndigande för Kungl. Maj:t att för viss tid meddela körförbud för lastbilar över 7 ton”;

F. de likalydande motionerna I: 1204 av herr *Pettersson*, *Karl*, m. fl. och II: 1409 av herr *Dahlgren* m. fl., i vilka motioner hemställes

”att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna att beslut såvitt avser inskränkningar i trafik med tyngre lastbilar bör anstå i avvaktan på resultaten av aviserade undersökningar, så att sedermera eventuellt lämnat bemyndigande med säkerhet motiveras allenast av trafiksäkerhetens behov”;

G. de likalydande motionerna I: 1205 av herrar *Skagerlund* och *Axelsson* och II: 1410 av herr *Eriksson* i Arvika, i vilka motioner hemställes

”att i de regler för skolskjutsning som enl. prop. skall träda i kraft den 1 jan. 1971 intages en bestämmelse om att skolskjuts skall vara försedd med roterande varningsljus, som tändes vid av- och påstigning”; samt

H. de likalydande motionerna I: 1206 av herr *Sveningsson* och II: 1411 av herrar *Magnusson* i Borås och *Wennerfors*, i vilka motioner hemställes

”att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte hemställa om sådan ändring i förordningen ang. yrkesmässig biltrafik att undantaget i dess 2 § 2 upphör att gälla för i kommunal regi utförd skjuts till skola av andra barn än förarens egna”.

Utskottet har i samband med propositionen även behandlat följande *fristående motioner*, nämligen

de likalydande motionerna I: 247 av herr *Kristiansson*, *Svante*, och herr *Mårtensson* och II: 287 av herrar *Johnsson* i Blentarp och *Jönsson* i Arlöv, i vilka motioner hemställes

”att riksdagen beslutar att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära förslag om dels ordningsregler för passagerare vid transporter av olika slag, dels vem som skall ansvara för att dessa bestämmelser tillämpas”.

Över de fristående motionerna har utskottet på sätt föreskrivs i § 46 riksdagsordningen inhämtat utlåtanden från skolöverstyrelsen och statens trafiksäkerhetsverk. På begäran av utskottet har yttrande därjämte avgivits av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande.

### Inledning

I skrivelse den 17 oktober 1969 föreslår statens trafiksäkerhetsverk att den allmänna periodiska kontrollbesiktningen utsträcks till att avse också två år gamla fordon samt att fordon för brandväsendet och ambulanser skall inställas för kontrollbesiktning inom sex månader efter närmast föregående besiktning.

Yttranden över framställningen har efter remiss avgetts av rikspolisstyrelsen, socialstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, statens brandinspektion, AB Svensk Bilprovning, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Motorbranschens Riksförbund, Motororganisationernas Samarbetsdelegation, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening, Svenska kommunförbundet, Svenska landstingsförbundet, Svenska transportarbetareförbundet och Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation.

Skolskjutsutredningen (riksdagsmannen Rune Carlstein), som tillsattes år 1968, har den 25 juni 1969 avlämnat betänkandet Skolskjutsarna och trafiksäkerheten (SOU 1969: 26). Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av rikspolisstyrelsen, socialstyrelsen, statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, statens trafiksäkerhetsråd, skolöverstyrelsen — efter hörande av länsskolnämnderna — ombudsmannen för näringsfrihetsfrågor, statens handikappråd, länsstyrelserna i Uppsala, Blekinge, Älvsborgs, Kopparbergs och Västerbottens län, De handikappades riksförbund, Motororganisationernas Samarbetsdelegation, NTF, Riksförbundet Hem och Skola, Svenska busstrafikförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska taxiförbundet, Svenska transportarbetareförbundet och Sveriges elevers centralorganisation.

Utöver frågorna om kontrollbesiktning och skolskjutsar vill jag i detta sammanhang även ta upp fråga om bemyndigande att vidta vissa inskränkningar i trafiken med tyngre lastbilar.

## I. Kontrollbesiktning

### Gällande rätt

Utskottet hänvisar till propositionen s. 6—7.

### Trafiksäkerhetsverkets framställning

Utskottet hänvisar till propositionen s. 7—10.

### Remissyttrandena

*Rikspolisstyrelsen, trafiksäkerhetsrådet, statens brandinspektion, Svensk Bilprovning, Motororganisationernas Samarbetsdelegation, NTF, Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening, Svenska kommunförbundet, Svenska landstingsförbundet och Svenska Transportarbetareförbundet* tillstyrker att den allmänna skyldigheten till kontrollbesiktning utsträcks till att avse två år gamla fordon. *Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation* och *Biltrafikens Arbetsgivareförbund* vill inte motsätta sig att en på så sätt utvidgad kontrollbesiktningsskyldighet införs, om den bedöms som angelägen från trafiksäkerhetssynpunkt. *Motorbranschens Riksförbund* känner däremot tveksamhet inför förslaget och ifrågasätter om inte andra åtgärder bör prioriteras.

Förslaget att fordon för brandväsendet och ambulanser skall inställas för kontrollbesiktning inom sex månader efter närmast föregående besiktning tillstyrks av *rikspolisstyrelsen, socialstyrelsen, trafiksäkerhetsrådet, Svensk Bilprovning, Motorbranschens Riksförbund, Sveriges Bilindustri- och Bilgrossistförening, NTF* och *Svenska Transportarbetareförbundet*. *Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation* och *Biltrafikens Arbetsgivareförbund* lämnar förslagen utan erinran.

*Statens brandinspektion* och *Svenska kommunförbundet* avstyrker däremot förslaget. *Svenska landstingsförbundet* tar inte någon ställning men anser att det redovisade underlaget för lagstiftning i enlighet med förslaget är otillräckligt.

*Statens brandinspektion* anför att långt ifrån alla fordon för brandväsendet är utryckningsfordon. En skärpning av skyldigheten att inställa fordon för kontrollbesiktning bör i vart fall omfatta endast utryckningsfordonen. När det gäller brandfordon över huvud taget vill emellertid brandinspektionen framhålla att sådana fordon normalt årligen endast framförs korta sträckor. Några olyckshändelser i vilka brandfordon varit inblandade till följd av konstruktionsfel e. d. är inte kända. Eventuellt skärpta krav vid registreringsbesiktning samt den årliga kontrollbesiktningen torde vara fullt tillfredsställande från trafiksäkerhetssynpunkt.

*Svenska kommunförbundet* har samma inställning och anför att trafik-säkerhetsverket inte framlagt någon statistik som visar på behov av skärpt kontrollbesiktning av brandfordon. De årliga körsträckorna för brandfordon är mycket korta, i genomsnitt uppskattningsvis 200 mil per fordon. Brandfordonen vårdas dessutom i regel omsorgsfullt.

Beträffande remissyttrandena i övrigt hänvisar utskottet till propositionen s. 10—15.

### Departementschefen

Den *allmänna årliga kontrollbesiktningsskyldigheten* gäller fr. o. m. år 1965 och avsåg under första året fordon som var fem år gamla. Året därpå sänktes åldersgränsen till fyra år och fr. o. m. den 1 januari 1967 till tre år. Kontrollbesiktningsskyldigheten hade då fått den omfattning som regering och riksdag förutsatte när bestämmelserna infördes.

De erfarenheter som vunnits under de gångna åren visar att den allmänna kontrollbesiktningen haft stor betydelse i trafiksäkerhetsarbetet. Av yttrandet från Svensk Bilprovning framgår att anmärkningar vid besiktningen till betydande del avser fordonsdetaljer som är väsentliga från trafik-säkerhetssynpunkt, t. ex. strålkastare och bromsar. Anmärkningarna föranleder i de flesta fall att felen blir avhjälpta och fordonen godkända vid förnyad besiktning. I andra fall blir följden att en sanering av landets fordonspark kommer till stånd i och med att de sämsta fordonen blir utmönstrade. Praktiskt taget samtliga övriga remissinstanser är också av uppfattningen att den årliga kontrollbesiktningen i väsentlig grad höjer trafik-säkerhetsstandarden hos fordonsparken. De i viss mån kritiska synpunkter och de förslag till förbättringar som trafiksäkerhetsrådet lägger fram synes knappast vara av den art att de kan föranleda några åtgärder inom det nuvarande systemets ram. Frågan om att åstadkomma en garanti för att påpekande i samband med besiktningsgodkännande verkligen blir föremål för åtgärd prövades sålunda under förarbetena till nu gällande regler men ansågs inte möjlig att lösa (se prop. 1964: 132 s. 26 och 61). De synpunkter som då anlades torde alltjämt ha giltighet. Inte heller synes möjligt med hänsyn till bl. a. övervakningssvårigheterna och andra praktiska problem att utan grundliga överväganden införa skyldighet att inställa fordon som skadats vid trafikolycka för kontrollbesiktning.

Svensk Bilprovning omfattande besiktningens verksamhet har också medfört, att det i takt med den ökande tillgången på statistiskt primärmaterial blivit möjligt att lämna en alltmer detaljerad redovisning av den svenska fordonsparkens tillstånd från trafiksäkerhetssynpunkt. Den positiva betydelsen av detta har betonats av flera remissinstanser.

Som framgår av det material som trafiksäkerhetsverket åberopat och av vad Svensk Bilprovning anfört i sitt remissyttrande har den statistiska



redovisning som skett av undersökningsresultaten vid registreringsbesiktning klart ådagalagt att också fordon som är yngre än tre år i betydande utsträckning är behäftade med fel som allvarligt kan inverka på fordonens trafiksäkerhet. Av personbilar av 1966 års modell som registreringsbesiktigades under år 1968 kunde sålunda endast 34,8 % godkännas utan anmärkning, medan 29,1 % måste helt underkännas. Motsvarande procent-satser för 1967 års modell var 52,7 resp. 18,4. Uteblivet godkännande har i vissa fall kunnat bero på fel som uppstått i samband med den ändring som föranlett registreringsbesiktningen. För mars månad 1968 har resultaten redovisats med bortseende från sådana fel som därvid visar sig ha spelat en obetydlig roll. De av Svensk Bilprovning redovisade undersökningsresultaten från olika slag av besiktningar år 1969 ger också belägg för att hälften eller fler (46,6—60 %) av bilar i åldern två till tre år är behäftade med sådana fel att de inte utan anmärkning kan godkännas eller måste underkännas.

Det anförda ger klart vid handen, att trafiksäkerhetsverkets framställning är väl underbyggd från trafiksäkerhetssynpunkt. Med något enstaka undantag tillstyrker remissinstanserna också förslaget. Enligt min uppfattning är det angeläget att den föreslagna reformen genomförs så snart som möjligt.

Såsom vissa remissinstanser anført är en förutsättning för att kontrollbesiktningsskyldigheten skall kunna utvidgas att Svensk Bilprovning har tillräckliga resurser för detta. Av bolagets remissyttrande framgår att man beräknar ökningen av antalet besiktningar till 10 %. Denna ökning föranleder enligt bolagets bedömning inte några särskilda åtgärder på anläggningssidan, utöver att redan förut planerade utbyggnader i vissa fall måste tidigareläggas ett eller två år. En sådan ändring av planerna väntas dock inte medföra några praktiska eller ekonomiska problem. Bolaget beräknar att personalstyrkan måste ökas med omkring 60 man. Några svårigheter att rekrytera och utbilda denna personal torde inte uppstå. Det anförda ger vid handen att den föreslagna utvidgningen av kontrollbesiktningsskyldigheten utan svårighet låter sig genomföras.

Jag förordar att skyldigheten att inställa fordon som avses i 24 § 1 mom. tredje stycket VTF till kontrollbesiktning utvidgas till att gälla också fordon som är två år gammalt. Hur fordonets ålder skall bestämmas bör anges på samma sätt som hittills i 54 a § VTK. Av 24 § 1 mom. tredje stycket VTF bör framgå att kontrollbesiktning första gången skall ske tidigast under andra kalenderåret efter det då fordonet tillverkades.

När det gäller *utryckningsfordon såsom ambulanser och brandfordon* har man anledning att ställa särskilda krav i fråga om fordonens beskaffenhet och utrustning. Detta sammanhänger med de företräden i fråga om hastigheter och i andra hänseenden som tillkommer utryckningsfordonen

och som — då de utnyttjas — leder till dels särskilda påfrestningar för fordonen själva, dels betydande ingrepp i trafikens normala gång på ett sätt som skapar faromoment av olika slag.

Sedan det i olika sammanhang konstaterats att ambulansfordonen inte alltid uppfyller de krav som bör ställas på dem och då det allmänt sett är angeläget att tillräckliga garantier skapas för att utryckningsfordon över huvud är i ett tillfredställande skick uppdrog Kungl. Maj:t den 12 september 1969 åt trafiksäkerhetsverket att utreda behovet från trafiksäkerhets-synpunkt av särskilda föreskrifter om utryckningsfordonens beskaffenhet och utrustning och av skärpta bestämmelser om fortlöpande kontroll av sådana fordon.

Trafiksäkerhetsverket har i sin framställning anfört att det finns visst material som talar för att det är motiverat med en tätare kontrollbesiktning av fordon för brandväsendet och av ambulanser än som nu sker. Verket föreslår att sådana fordon i fortsättningen skall inställas för kontrollbesiktning sex månader efter närmast föregående besiktning.

Förslaget har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av samtliga remissinstanser utom tre. Mot bakgrund av de särskilda förhållanden under vilka brand- och ambulansfordon används finner jag goda skäl tala för att den föreslagna utvidgningen av kontrollbesiktningsskyldigheten införs. De tre remissinstanser som har erinringar mot förslaget anser bl. a., att en noggrann typ- eller registreringsbesiktning enligt klara föreskrifter skulle leda till bättre resultat än en utvidgad kontrollbesiktningsskyldighet. Enligt min mening torde både tätare kontrollbesiktningar och noggrann typ- eller registreringsbesiktning utgöra verkningfulla medel för att göra utryckningsfordonen så trafiksäkra som möjligt. Hur noggranna typ- och registreringsbesiktningarna än görs krävs det emellertid att föreskrifterna om dessa fordons beskaffenhet och utrustning är tillfredsställande. Som jag nyss nämnt har trafiksäkerhetsverket i uppdrag att utreda behovet av särskilda föreskrifter i dessa hänseenden. Först när resultatet av den utredningen föreligger kan ställning tas till därmed sammanhängande frågor om typ- eller registreringsbesiktning.

Jag anser, att en utvidgad kontrollbesiktning bör omfatta de ambulanser och brandfordon som redan enligt gällande bestämmelser är föremål för en strängare reglering i kontrollbesiktningshänseende än vanliga motorfordon och släpfordon. Jag är däremot inte beredd att nu förorda att ambulans som varit inblandad i trafikolycka på grund därav skall kontrollbesiktigas.

Svensk Bilprovning har förklarat att den ökning av besiktningens volymen som förslaget i denna del innebär inte förorsakar några svårigheter.

Jag förordar att 24 § 1 mom. första stycket VTF ändras så, att registrerat motorfordon och registrerat släpfordon som är inrättat uteslutande för brandväsendet eller för transport av sårade eller sjuka eller som används uteslutande för brandväsendet och är försett med beteckning därom skall

inställas för kontrollbesiktning inom sex månader efter närmast föregående besiktning.

De föreslagna ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 1971.

Jag kommer i det följande vid behandlingen av skolskjutsningen att ta upp ytterligare en fråga om kontrollbesiktning.

### **Motioner**

*Motionerna I: 1167 av herr Pettersson, Karl, och II: 1371 av herr Nilsson i Agnäs m. fl.*

I motionerna anförs att till grund för förslaget ligger statistik från AB Svensk Bilprovning som utvisar att även bilar som är yngre än tre år i betydande omfattning är behäftade med fel som är av betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt.

Enligt motionärerna torde denna statistik grunda sig på rön från besiktning av hyresbilar m. fl. fordon som redan efter kort tid måste kontrollbesiktigas. Eftersom användningen av sådana fordon skiljer sig väsentligt från normalt bruk av bil, bör dock inte statistiken på något sätt få vara avgörande.

Motionärerna hävdar att det i första hand måste till åtgärder för större trafiksäkerhet på andra områden. Våra vägar är till stor del riskabla och i ett skick som hårt sliter fordonen. Inte minst under perioden från tjällossningen på våren och långt in på sommaren är en mängd vägar påfrestande för bilarna. Bättre vägar ger bilarna längre livslängd.

Motionärerna framhåller vidare att fortsatt uppmärksamhet måste riktas på tillverkningen och försäljningen av motorfordon. Det är av nöden att de nya fordon som går ut i handeln verkligen är byggda för att en längre tid fungera utan risker för trafiksäkerheten. Det måste anses som ett oeftergivligt krav att den som köper en modern bil i dag verkligen kan vara viss om att det är ett fordon som han tryggt kan använda i flera år. Den moderna tekniken möjliggör framställning av hållbara och säkra produkter. Bilarnas allt längre livstid visar också att standarden redan överlag förbättrats. Det måste då, anser motionärerna, vara ett oriktigt förfaringsätt att lägga ytterligare ansvar och kostnad på bilägaren. Många bilägare har också svårt att själva inställa sig med fordonet eller leja för sig. Verkstäder och besiktningsorgan får skärpt påfrestning. Därtill kommer att de kostnader och prestationer som kräves på intet sätt bidrager till höjd nyttoproduktion.

Motionärerna anser därför, att en förändring till besiktning av motorfordon redan efter två år, oavsett körda mil, bör få anstå och att samhällets strävan i stället inriktas på bättre vägar och höjd standard vid nytillverk-

ningen av motorfordon. Nu gällande regler om kontrollbesiktning bör enligt motionärerna bestå.

*Motionerna I: 1180 av herr Sörlin m. fl. och II: 1387 av herr Henrikson m. fl.*

I motionerna framhålls att förslaget om besiktning av vissa utryckningsfordon två gånger per år är grundat på material som redovisats av statens trafiksäkerhetsverk. Detta material omfattar endast ambulansfordon. Beträffande brandfordon har icke redovisats något material som styrker behov av vidgad besiktningsskyldighet. Ej heller i övrigt har påvisats några omständigheter som talar för att nuvarande årliga besiktning av brandfordon är otillräcklig.

De årliga körsträckorna för brandfordon är enligt motionärerna mycket korta. De har uppskattats till i genomsnitt 200 mil per fordon. Det är från brandförvarssynpunkt nödvändigt att fordonen vårdas omsorgsfullt. Intresset från användningssynpunkt sammanfaller alltså med trafiksäkerhetsintresset på ett sätt som gör det osannolikt att den tätare besiktningen har någon uppgift att fylla. Motionärerna anser därför att välgrundade skäl för förslaget om vidgad besiktningsskyldighet för brandfordon icke framlagts.

## II. Inskränkningar i trafik med tyngre lastbilar

### Gällande rätt m. m.

Utskottet hänvisar till propositionen s. 15—17.

### Departementschefen

Fordonsparkens snabba tillväxt ökar trängseln på vägarna. Lastbilstrafikens långsammare trafikrytm skapar härvid speciella problem. Särskilt vid högtrafiktider har blandningen av lastbilar och personbilar visat sig menligt påverka såväl framkomlighet som säkerhet i trafiken. Mot bakgrunden härav har i vissa länder genomförts inskränkningar i lastbilstrafiken under tider då hård belastning av vägarna kan förväntas. Förbud, utformade på olika sätt, har införts i bl. a. Frankrike, Västtyskland och Österrike. Med hänsyn bl. a. till lastbilstrafikens nyttobetonade karaktär har förbuden i princip hänförs till veckoslut och helgdagar.

Också i Sverige har frågan om inskränkningar i lastbilstrafiken diskuterats. Som skäl för att införa förbud under hårt trafikerade veckoslut och helgdagar har åberopats statistiska uppgifter om lastbilarnas olycksbenägenhet och de konsekvenser i form av minskad framkomlighet och större olycksrisker som personbilstrafikens uppblandning med särskilt den tyngre långsamtgående lastbilstrafiken för med sig.

När det gäller frågan om lastbilarnas direkta delaktighet i trafikolyckor, tyder statistiken klart på att lastbilarna är delaktiga i fler allvarliga olyckor än andra bilar. Detta gäller särskilt dödsolyckorna. Av särskilt intresse i sammanhanget är de preliminära uppgifterna från Västtyskland där antalet dödade under veckosluten med lastbilsförbud sommaren 1969 trots ökad trafikintensitet minskade med omkring 11 % i förhållande till motsvarande tider sommaren 1968, då sådant förbud inte fanns. Från erfarenhetsmässiga utgångspunkter torde man vidare kunna konstatera att särskilt de tyngre och långa lastbilarna eller fordonskombinationerna i hög grad stör trafikrytmen när trafiken är livlig och därigenom skapar en irritation som i vissa fall medför risktagande och mindre omdömesgill körning. Antagandet att de olyckor som vid högtrafiktider blir en följd av den blandade trafiken inte enbart är sådana där lastbilar är direkt inblandade saknar därför enligt min mening inte fog.

Givetvis har också framförts skäl, som talar emot ett införande av förbud mot lastbilstrafik under vissa perioder. Det har åberopats att vissa olägenheter och vissa ekonomiska förluster kan uppstå för näringslivet. Vidare har anförts att försörjningen med livsmedel, som lätt förstörs, kan försvåras. Vissa företag med kontinuerlig drift och med behov av mycket täta råvaruleveranser anses kunna få svårigheter. Det har därjämte gjorts gällande att ett förbud som endast avser vissa mera trafikerade vägar — och något annat torde i praktiken inte kunna komma i fråga — kan medföra att den tunga trafiken söker sig ut på det sekundära vägnätet, vilket från flera synpunkter kan te sig diskutabelt.

Erfarenheterna från Västtyskland av förbud av det slag som här avses är goda och styrker inte farhågorna att lastbilstrafiken vid förbud på större vägar söker sig ut på de mindre vägarna. Problemen med transporter som oundgängligen måste utföras har kunnat bemästras i Västtyskland. I Sverige torde de kunna lösas genom dispenser. De negativa ekonomiska verkningarna för näringslivet, som givetvis måste vägas mot de vinningar som kan göras från trafiksäkerhetssynpunkt, synes bli relativt begränsade om, som man kan förutsätta, förbud aktualiseras i huvudsak endast under högtrafiktider vid vissa veckoslut och större helger.

Behovet av direkta förbud mot tyngre lastbilstrafik är naturligtvis beroende av de möjligheter som finns att i andra former komma till rätta med härmed sammanhängande problem.

Under föregående år har Svenska Åkeriförbundet och sedermera också Landsvägstrafikens Samarbetsdelegation manat företagen att undvika söndags- och helgdagskörning. Samarbetsdelegationen har nyligen utfärdat en ny sådan rekommendation. Denna, som i första hand motiverats av påskhelgen, har därjämte karaktären av mera generella riktlinjer för den berörda lastbilstrafiken under helger och veckoslut. Enligt rundskrivelsen kan dessa riktlinjer, när så visar sig nödvändigt, kompletteras med sär-

skilda tilläggsrekommendationer avseende förhållandena under semesterperioder och större helger etc.

Till förhållanden som måste beaktas vid prövning av frågan om visst förbud mot lastbilstrafik hör också trafikutveckling m. m. Fjärrtransporterna med lastbil har beräknats komma att tre- eller fyrfaldigas under perioden 1966—1985, medan närtransporterna beräknats fyr- eller femfaldigas. Bilparken väntas öka kraftigt. Den fortgående välståndsökningen har lett till och kommer att leda till ökat personbilsinnehav. Personbilarnas antal uppgick år 1950 till ca en kvarts miljon och år 1969 till ca 2 miljoner. Resultat av välståndsökningen är också mera fritid för den enskilde individen och större resurser att utnyttja denna fritid. En ökad personbilstrafik under veckoslut och helger med inslag av rätt många oerfarna personbilsförare hör uppenbarligen till framtidsbilden. Jag finner det vara en angelägen uppgift för samhället att tillse att denna veckosluts- och helgtrafik blir så störnings- och därmed olycksfri som möjligt. Gemensamma insatser ger här liksom i övrigt när det gäller att främja trafiksäkerheten bästa resultatet. Med fog kan emellertid hävdas att statsmakterna med kort varsel bör kunna vidta åtgärder som säkerställer den trafikseparering som trafiksäkerheten påkallar.

Åtgärder av angivet slag kan knappast grundas på gällande bestämmelser. Även om förbud av sådant slag skulle kunna meddelas som lokala trafikföreskrifter enligt 61 § VTF torde det från flera synpunkter vara olämpligt att genom sådana lokala föreskrifter söka åstadkomma den mera generellt syftande trafikreglering som här avses. Jag förordar därför att en särskild bestämmelse införs i VTF, enligt vilken Kungl. Maj:t får rätt att meddela förbud mot trafik med tyngre lastbilar för viss tid. Härigenom skapas författningsmässiga förutsättningar för ett snabbt ingripande, om exempelvis frivilliga aktioner inte skulle leda till avsett resultat.

Ett sådant bemyndigande bör av Kungl. Maj:t i en första omgång, när så befinnes påkallat, utnyttjas till utgången av år 1972. I första hand bör emellertid närmare bedömas de möjligheter som finns att nå resultat genom berörda parters egna åtgärder. Detta blir beroende av i vad mån utfärdade rekommendationer dels blir tillräckligt konkreta och tillräckligt beaktar personbilstrafikens behov, dels blir mer allmänt respekterade. Härvidlag är det för såväl trafikintressenterna som det allmänna angeläget att en ordentlig utvärdering kommer till stånd i fråga om de effekter i olika hänseenden som eventuellt vidtagna åtgärder får.

Om det visar sig att det inte går att komma fram till en tillfredsställande ordning genom frivilliga åtgärder, kan Kungl. Maj:t med stöd av det begärda bemyndigandet i lämplig utsträckning meddela förbud mot trafik med tunga lastbilar främst i samband med större helger, mera trafikbelastade veckoslut under semesterperioder och liknande.

I den utsträckning åtgärder för en sådan trafikreglering kommer till stånd

genom det allmänna bör de för den här aktuella tidsperioden ses som en försöksverksamhet, som kan ge erfarenheter av värde för handlandet på något längre sikt. Härav följer att även i detta fall inskränkningars verkan på trafik och olycksfrekvens etc. noggrant bör följas upp. Likaså bör undersökas vilka olägenheter inskränkningarna medför för den berörda lastbilstrafiken.

Med hänsyn till eventuella åtgärders karaktär av försöksverksamhet bör bestämmelser om förbud mot lastbilstrafik kunna meddelas inte bara vid erfarenhetsmässigt mera belastade helger och veckoslut utan även i mera begränsad utsträckning vid veckoslut med mera normal trafik. Härigenom kan underlag erhållas för olika jämförande analyser.

I fråga om utformningen av det begärda bemyndigandet bör i VTF införas en ny bestämmelse — 54 a § — enligt vilken Kungl. Maj:t får meddela förbud mot trafik med lastbil, med eller utan tillkopplat fordon, om totalvikten för bilen eller kombinationen överstiger 7 ton. Förbud bör få meddelas för viss tid och avse hela riket eller del därav.

I VTF finns visserligen en gräns mellan lätta och tunga lastbilar vid 3,5 tons totalvikt. Att ta denna gräns som utgångspunkt för ett förbud har emellertid bedömts innebära svårigheter för lastbilsnäringsen som inte utan vidare motiveras av de trafiksäkerhetsvinster som uppnås. Jag har därför stannat för att förorda den angivna gränsen vid 7 tons totalvikt. En sådan gräns innebär att av lastbilsparkens ca 140 000 fordon knappt hälften kommer att beröras av bemyndigandet.

För att undvika den tolkningen att andra föreskrifter, t. ex. lokala trafikföreskrifter, med strängare bestämmelser angående högsta tillåtna totalvikt blir utan verkan under tid, då av Kungl. Maj:t meddelat förbud gäller, bör av 54 a § klart framgå att längre gående inskränkningar i fråga om trafik med lastbil eller med lastbil och därtill kopplat fordon ej berörs.

Med det angivna bemyndigandet omfattas även utländska lastfordon. Ett icke obetydligt antal sådana trafikerar dagligen svenska vägar. Det helt övervägande antalet av dessa fordon utgörs av tyngre fordonskombinationer. Några vägande skäl att behandla dem annorlunda än svenskregistrerade fordon föreligger inte, när det gäller tillämpningen av förbudsbestämmelser. Konsekvensen skulle annars kunna bli en viss snedvridning i konkurrensituationen mellan svenska och utländska fordon.

Enligt det förordade bemyndigandet kan eventuell föreskrift om förbud avse hela riket eller del därav. Närmast ifrågakommer givetvis mera trafikerade vägar såsom europavägar och andra riksvägar. De föreskrifter som meddelas får innehålla närmare preciseringar härvidlag, varvid även regionala avgränsningar kan tänkas.

Enligt bemyndigandet skall de bestämmelser som meddelas avse viss tid. I detta ligger i första hand att bestämmelserna skall preciseras i fråga om de helg- och veckoslutsdagar som avses. I fråga om veckosluten kommer över-

vägandena närmast att gälla tider under senare delen av fredagar samt lördagar och söndagar. Av bestämmelserna skall framgå under vilka delar av dygnet förbudet gäller.

I vilka fall dispens skall kunna medges får anges i de kungörelser varigenom Kungl. Maj:t meddelar förbud enligt 54 a § VTF. Från förbud bör undantas utryckningsfordon under utryckning, bärgningsbilar och bilar som används av brandväsendet vid eldfara m. fl. fordon. Vidare bör möjlighet finnas till dispens för sådana transporter, som på grund av godsets beskaffenhet eller av andra speciella skäl inte rimligen kan anstå. Prövningen av sådana dispensärenden bör lämpligen läggas på länsstyrelserna. För att underlätta handläggningen och trygga enhetligheten i bedömningen bör direktiv utfärdas av Kungl. Maj:t i samband med att förbud meddelas.

Ett åsidosättande av förbud som meddelas med stöd av 54 a § bör föranleda dagsböter. Straffbestämmelsen bör tas in i 67 § VTF. Liksom i fråga om viktöverskridanden som avses i 54 § 1 mom. och 57 § 1 mom. VTF bör bestämmelsen i 67 § tredje stycket om ägaransvar gälla också vid överträdelse av förbud enligt 54 a §. För viktöverskridanden som avses i 54 § 1 mom. och 57 § 1 mom. är ansvar för medverkan infört. Samma regel bör gälla vid förseelse mot förbud enligt 54 a §.

Särskild bestämmelse om hur det skall förfaras med fordon som påträffas på väg som omfattas av förbud torde inte behövas. Det torde följa av allmänna regler att — liksom i andra, liknande situationer — föraren av sådant fordon är skyldig att, efter polismans anvisningar, på lämplig plats föra fordonet av väg som omfattas av förbudet.

De här föreslagna bestämmelserna bör träda i kraft snarast möjligt.

## Motioner

*Motionerna I: 1187 av herrar Mattsson och Olsson, Johan, och II: 1395 av herr Jonasson m. fl.*

I motionerna anføres bl. a. att vägtrafiken ökat kraftigt under de senaste årtiondena och att en omfattande expansion beräknas ske också under den överblickbara framtiden. Det kan enligt motionärerna inte råda några delade meningar i fråga om nödvändigheten av åtgärder som leder till ökad säkerhet i trafiken. Förslag i detta syfte har vid upprepade tillfällen framförts från motionärernas håll, men de har avvisats av riksdagsmajoriteten. Kraftfulla åtgärder borde ha satts in så att den allvarliga situation som nu råder på trafiksäkerhetens område kunde ha undvikits. Motionärerna finner anledning att här erinra om de omfattande nedläggningar av järnvägar som ägt rum i vårt land under de senaste årtiondena. Godsbefordran har i stor utsträckning överförts från järnväg till väg utan beaktande av de trafik-



säkerhetsrisker som naturligtvis måste följa av en trafikökning om särskilda åtgärder inte vidtages. Det är angeläget, att denna utveckling bryts. De tunga, långväga transportererna bör i så stor utsträckning som möjligt ske på järnväg.

Motionärerna framhåller vidare att förbud mot lastbilstrafik är en åtgärd, som ensidigt drabbar en viss företagargrupp och begränsar möjligheterna för denna att maximalt utnyttja sitt kapital. Följden måste bli stegrade fraktkostnader. Motionärerna vill också rikta principiella invändningar mot att nyttotrafiken inskränks. Vägnetet är i hög grad byggt med tanke på näringslivets utvecklingsmöjligheter. Det måste därför framföras starka skäl för att nyttotrafiken i första hand skall drabbas av trafiksäkerhetsåtgärder av förevarande slag.

I propositionen anges, att statistiken klart tyder på att lastbilarna är delaktiga i flera allvarliga olyckor än andra bilar och att detta särskilt skulle gälla dödsolyckorna. Den åberopade statistiken presenteras emellertid inte i propositionen. Motionärerna finner det anmärkningsvärt att ett förslag som detta lägges fram utan att grundas på något egentligt utredningsmaterial. Lastbilarnas delaktighet i olyckor kan inte enbart bero på dessa bilar utan hör givetvis även samman med uppträdandet hos förare av andra typer av fordon. Information, upplysning och propaganda medförande att riskfyllda omkörningar kom att undvikas skulle säkerligen ej oväsentligt minska antalet svåra olyckor. Lastbilarnas långsamhet anförts i propositionen som en bidragande orsak till deras förmenta trafikfarlighet. Det finns anledning påpeka att t. ex. fordon med husvagn också hör till de långsamtgående och sålunda med minst lika stor rätt borde komma i fråga, när det gäller trafiksäkerhetsåtgärder. Motionärerna finner det angeläget, att utredningar görs i syfte att närmare klarlägga bl. a. trafikfarligheten hos olika kategorier av långsamtgående fordon.

Motionärerna hävdar därefter att frivilliga insatser för att minska den tunga trafiken under helger och veckoslut bör eftersträvas. Aktioner i detta syfte har gjorts under senare år. Inför årets påskhelg avgav Landsvägstrafikens samarbetsdelegation en rekommendation av följande lydelse:

Delegationen har till uppgift att i samråd med myndigheterna främja trafiksäkerheten. Under våren och sommaren 1970 kommer trafiken i samband med helger och veckoslut att kraftigt öka. Något underlag, som gör det möjligt att ur trafiksäkerhetssynpunkt på ett säkert sätt bedöma lastbilstrafikens inverkan på övrig trafik, föreligger icke för närvarande. Delegationen anser därför det oundgängligen nödvändigt, att bättre underlag skapas för en bedömning av lastbilens roll som olycksfaktor i trafiken. I avbidan på att sådant underlag kan införskaffas, kan det ändock ur skilda synpunkter vara motiverat att söka begränsa inslaget av tung lastbilstrafik vid veckoslut och helger under våren och sommaren. Den förutsedda totala trafikökningen på vägarna motiverar också särskild hänsyn i körsättet från den tunga lastbilstrafikens sida. Delegationen har därför beslutat rekommendera sina medlemmar och transportörer följande:

*Undvik körning under veckoslutens trafiktoppar!*

Anpassa avgångstiderna så att utfartsvägarna från de stora städerna samt riksvägar och andra större vägar i minsta möjliga mån begagnas under de timmar, då personbilstrafiken är som tätast.

*Håll väl till höger och underlätta omkörningar!*

De hastighetsbegränsade tunga lastbilarna behöver inte orsaka bilköer. Om det ändå uppstår köer på trånga vägavsnitt, stanna på lämplig plats och släpp förbi den snabba trafiken.

*Kompiskörning får ej förekomma!*

Avståndet skall vara så stort mellan bilarna, att omkörning kan ske riskfritt. Begagna varje tillfälle att underlätta sådana omkörningar. Stressa inte framförvarande bilförare genom att ligga för nära. Tänk på att lastbilens storlek ofta gör ett starkt intryck på ovana personbilförare.

Avslutningsvis anför motionärerna att de anser att resultatet av trafikbegränsningar på frivillighetens väg bör avvaktas innan det i propositionen begärda bemyndigandet ges till Kungl. Maj:t. Vidare bör en intensifierad information om trafiksäkerhetsfrågor ges till långtradarförarna. Det bör bl. a. ske genom anordnandet av kurser. Utländska förare som trafikerar svenska vägar bör erhålla särskild information i skriftlig form om frågor som rör trafiksäkerheten, när de passerar gränsen till Sverige. Enligt motionärernas mening måste sålunda större kunskaper om trafiken, effekten av frivilliga begränsningar med avseende på framkomlighet, olycksfrekvens samt olägenheter för producenter och konsumenter, transportföretag och anställda inhämtas och redovisas innan riksdagen kan ta ställning till det begärda bemyndigandet. Mot den bakgrund bör riksdagen avslå propositionen i denna del.

*Motionerna I: 1203 av herr Jacobsson, Gösta, m. fl. och II: 1412 av herr Magnusson i Borås m. fl.*

I motionerna anförs bl. a. att det i propositionen föreslagna bemyndigandet för Kungl. Maj:t att förbjuda trafik med tyngre fordon synes utgöra en vittgående fullmakt för Kungl. Maj:t att på relativt lösa boliner besluta om inskränkningar i trafiken på ett sätt, som kan komma att ändra förutsättningarna för lastbilstrafikens planläggning och ekonomi och chaufförernas sysselsättning och som av denna orsak icke bör lämnas med mindre synnerligen tvingande skäl kan anföras därför. Ställningstagandet kan då bli ett annat. I vilket fall som helst bör enligt motionärerna något formligt förbud mot söndags- eller veckohelgskörning icke utfärdas, innan man vunnit erfarenheter av de av branschens egna organ utfärdade rekommendationerna till frivilliga restriktioner på området. En närmare kartläggning av behov av dylik körning på olika trafikavsnitt bör också dessförinnan ha kommit till stånd. Man skall kanske inte överdriva helgtrafikens omfattning för lastbilarnas vidkommande. Övertidsersättningen utgör ett återhållande moment.

Men det är otvivelaktigt av betydelse för näringslivet i gemen att varu-transporterna kan fullgöras utan hinder av trafikstopp av det ena eller andra slaget.

Motionärerna framhåller vidare att lastbilstransporterna merendels ingår i en omfattande organisation, i vilken körning vid veckoslut och helger ibland kan ingå som ett viktigt led. Frakter och returfrakter betinga varandra. Det gäller såväl inrikes som utrikes godsbefordran. Icke minst är det av betydelse att i hamnarna för sjöfarten lossat gods utan tidsutdräkt vidarebefordras till sina bestämmelseorter. Lastbilstransporterna ingår här ofta i ett internationellt veckoschema där det gäller att transporterna i båda riktningar fungerar på ett tillfredsställande sätt. För den yrkesmässiga lastbilstrafiken mellan olika länder är det därjämte av stor vikt att trafiken flyter jämnt efter bestämd tidtabell. Detta gäller bl. a. transporterna av frukt, grönsaker och andra färskvaror, som ofta kommer in över rikets gränser via färjehamnarna Hälsingborg, Landskrona, Malmö, Trelleborg och Ystad på lördagen och sedan efter omlastning måste vidarebefordras på söndagen för att kunna distribueras till detaljhandeln i stora delar av landet måndag morgon. Givetvis kan dispens från förbudet meddelas, men det kräver i sin tur en omständlig administrativ apparat. Skulle fordonen nödgas vissa veckodagar mer eller mindre stå stilla skulle det medföra en väsentlig försämring av fordonsparkens utnyttjande och därmed en försämrade transportekonomi. Hinder för transporternas rättidiga utförande kan också komma att försämrade exportindustrins konkurrensförhållanden.

Avslutningsvis invänder motionärerna att problemets praktiska utformning är outhärdad och ställer i samband därmed följande frågor. Varför sättes exempelvis förbudet vid lastbilar över 7 ton? Vilka blir konsekvenserna för transportväsendet och näringslivet av ett obligatoriskt förbud för viss veckosluts- och helgtrafik? Vad kommer att hända när vid veckoförbudets upphörande en mångfald lastbilar sätter i gång vid samma magiska klockslag?

*Motionerna I: 1204 av herr Pettersson, Karl, m. fl. och II: 1409 av herr Dahlgren m. fl.*

I motionerna redogörs först för den ovan i motionerna I: 1187 och II: 1395 redovisade rekommendationen av Landsvägstrafikens samarbetsdelegation inför påskhelgen 1970. Vidare anges att effekterna av de under förra året utfärdade rekommendationerna om frivillig begränsning av söndagstrafik med lastbil undersökts av Svenska Åkeriförbundet. Av en sammanställning över de därvid verkställda trafikräkningarna, som fogats som bilaga till motionerna, framgår enligt motionärerna att lastbilsinslaget på våra större vägar som regel var blygsamt under den för personbilstrafiken mest attraktiva tiden, kl. 15.00—20.00, under söndagarna. Beträffande sifferuppgifterna hänvisas till den tryckta motionen II: 1409.

Motionärerna anför vidare att effekterna av nyligen utfärdade generella rekommendationer i år uppenbarligen kommer att undersökas även genom det allmännas försorg, vilket får hälsas med tillfredsställelse. Enligt motionärernas uppfattning borde undersökningarna utvidgas till ett studium av all långsamtgående, generellt hastighetsbegränsad trafiks betydelse för trafikrytm och säkerhet. Förutom lastbilar borde alltså även t. ex. bussar och personbilar med husvagnar omfattas av en undersökning. Effekten beträffande försämrad framkomlighet på grund av eftersläpningarna i vägbyggnad borde jämväl värderas.

Trafikseparering genom förbud, som skulle innebära, att endast en kategori långsamtgående, nyttobetonade fordon förhindrades att utnyttja det allmänna vägnätet, är en stötande tanke och den är icke förenlig med vår liberala trafikpolitik, anser motionärerna. Det framstår därför som mycket angeläget att största möjliga kunskap om trafiken, effekten av frivilliga begränsningar med avseende på framkomlighet, olycksfrekvens samt olägenheter för producenter och konsumenter, transportföretag och anställda inhämtas och redovisas *innan* riksdagen prövar att lämna det begärda bemyndigandet.

*Motionerna I: 1188 av herrar Skagerlund och Axelsson och II: 1394 av herr Eriksson i Arvika m. fl.*

Motionärerna framhåller att det är önskvärt att den tunga trafiken i samband med trafikhelger inskränks i största möjliga grad. I första hand bör en sådan begränsning åstadkommas genom frivilliga överenskommelser. Lastbilstrafikens organisationer gör betydande ansträngningar för att åstadkomma en sådan frivillig begränsning. Om de frivilliga ansträngningarna visar sig otillräckliga, kan det bli nödvändigt att vidta tvingande åtgärder, anser motionärerna. Det av Kungl. Maj:t begärda bemyndigandet att utfärda förbud mot tung trafik vid vissa helger och veckoslut är därför befogat. Om ett sådant förbud blir aktuellt, är det dock nödvändigt att biltrafikens organisationer i god tid blir varskodda om när ett förbud skall träda i kraft. Ett plötsligt förbud skulle skapa svåra och onödiga problem för många åkeriföretag och chaufförer. Den varseltid, som måste föregå ett förbud, bör enligt motionärerna närmare preciseras, förslagsvis till tre månader.

### III. Skolskjutsning

Gällande rätt och skolskjutsutredningen

Utskottet hänvisar till propositionen s. 17—19.

## Departementschefen

Vad som anförts i skolskjutsutredningens inledningsvis redovisade betänkande och i remissyttrandena över detta har övertygat mig om att åtgärder är påkallade för att öka trafiksäkerheten i samband med skolskjutsning. En av de åtgärder som jag funnit lämplig i detta syfte innebär utvidgning av kontrollbesiktningsskyldigheten enligt 24 § VTF. Över denna författningsändring torde riksdagens yttrande inhämtas. I övrigt kräver de åtgärder som jag ämnar föreslå inte riksdagens medverkan. För sammanhängets skull vill jag dock upplysningsvis redogöra även för mina överväganden i övrigt.

Med skolskjutsning bör förstås av det allmänna för ändamålet ordnade transporter till och från skolan av elever i grundskola, yrkesskola, fackskola, gymnasium och motsvarande skolformer. I begreppet bör dock inte innefattas transporter med sådana ordinarie, kollektiva transportmedel som buss i linjetrafik, järnväg, spårväg och tunnelbana. Metoderna att förhindra trafikolyckor vid dessa transporter får tas upp som ett led i det allmänna trafiksäkerhetsarbetet och vid bedömningen i stort av vilka åtgärder som erfordras till skydd för barnen i trafiken. Inte heller bör i begreppet skolskjutsning ingå transporter som ordnas för särskilda tillfällen, såsom studieresor e. d.

Det förekommer också att transporter av barn till och från barnstugor ordnas genom det allmännas försorg. Det är visserligen inte fråga om skolskjutsning i egentlig mening men samma intresse av säkerhet i transporterna gör sig gällande även här. Vad jag anför i det följande om skolskjutsning äger alltså motsvarande tillämpning i fråga om liknande transporter av barn till och från barnstugor. I fråga om skolstyrelsernas åliggande gäller därvid att dessa i stället skall fullgöras av det kommunala organ som svarar för barnstugeverksamheten.

Ett första villkor för att skolskjutsningen skall kunna fungera tillfredsställande är att den med avseende på tidsplaner och färdvägar ordnas så att kraven på god trafiksäkerhet tillgodoses. Vederbörande skolstyrelse bör verka för att särskilt anordnade hållplatser för skolskjutsning utformas så att olyckor i möjlig mån undviks. Angeläget synes mig vara att t. ex. backningsmanövrer med fordonen underlåts på skolgårdar och andra platser, där många barn uppehåller sig. Mycket bör kunna vinnas om skolstyrelserna efter samråd med vederbörande trafiknämnd, polismyndighet och väghållare för varje skolskjuts bestämmer färdväg och de platser, där på- eller avstigning lämpligen bör ske. Härigenom kan man — i många fall utan att särskilda hållplatser behöver anordnas — minska riskerna för barnen. Därvid har jag också i åtanke att väghållarna, som på detta sätt, kopplas in i planeringen, vid t. ex. snöröjning kan ta särskild hänsyn till skolskjutsarna.

Undervisning för eleverna om vad som skall iakttas för att undvika

olyckor i samband med skolskjutsning bör också ha en god effekt. Skolstyrelserna bör sörja för att sådan undervisning meddelas.

Bestämmelserna i YTF om särskilda kvalifikationer för den som skall föra fordon i yrkesmässig trafik och om särskilt godkännande av fordon som används yrkesmässigt för personbefordran har generellt sett tillkommit av trafiksäkerhetsskäl. Samma är förhållandet beträffande de föreskrifter om t. ex. fordons utrustning och högsta tillåtna antal passagerare som meddelats med stöd av YTF. Dessa bestämmelser och föreskrifter gäller inte i de fall då skolskjutsningen utförs i kommunernas egen regi, eftersom det här inte är fråga om yrkesmässig trafik. Detta är enligt min mening otillfredsställande, eftersom det i och för sig inte finns anledning att för dessa fall ställa lägre krav beträffande förare och fordon. Att utan vidare göra bestämmelserna om förare och fordon i yrkesmässig trafik tillämpliga på all skolskjutsning för vilken YTF ej redan gäller skulle dock föra för långt. Jag tänker då främst på sådana fall, t. ex. de i YTF under 2 § första stycket 2 beskrivna, då endast några få barn befordras i personbil. Det är i första hand när transporter sker med större fordon och när ett större antal barn befordras som de strängare kraven med styrka gör sig gällande. Jag anser därför att som förare av buss vid skolskjutsning bör få användas endast sådan person som äger rätt att föra buss i yrkesmässig trafik. Likaså bör beträffande buss som används för icke yrkesmässig skolskjutsning ställas kravet att den är lämplig för personbefordran i yrkesmässig trafik. Även i fråga om kontrollbesiktning bör sådan buss likställas med fordon, som används yrkesmässigt för personbefordran. När det gäller kontrollbesiktningen fordras ändring av 24 § 1 mom. andra stycket VTF. Ändringen bör utformas som ett bemyndigande för Kungl. Maj:t att förordna att bestämmelserna om kontrollbesiktning av fordon, som i yrkesmässig trafik används för personbefordran, skall gälla även annan bil eller annat släpfordon, som utan att brukas i uthyrningsrörelse används för befordran av skolelev till eller från skola eller av barn till eller från barnstuga eller liknande.

Frågan om fordonens utrustning är i sammanhanget väsentlig. Den omständigheten att skolskjutsning avser transport av barn påkallar särskilda regler med avvikelser från vad som gäller fordon i allmänhet eller fordon som används för yrkesmässig trafik i andra fall.

När fordon används för skolskjutsning bör dörrarna — i den mån de inte manövreras från förarplatsen — inte kunna öppnas ofrivilligt. En sådan föreskrift synes väsentlig med hänsyn till att föraren inte kan hålla noggrann uppsikt över barnen och att risken måste vara stor för att ett barn under färden råkar öppna en dörr och faller ur. Ett annat faromoment utgör avstigningen, särskilt om denna sker när fordonet stannat vid vägkanten. För att hindra att barnen stiger av fordonet ut i passerande trafik bör dörrarna på vänster sida inte kunna öppnas av passagerarna, när fordo-

net används för skolskjutsning. Den mellanvägg av splitterfritt glas som skall finnas i personbilar som används för yrkesmässig personbefordran är avsedd att skydda föraren mot överfall bakifrån. Något behov härav finns inte vid skolskjutsning och undantag från föreskriften kan också medges beträffande bilar som nästan uteslutande används för sådana transporter. För barn som färdas i baksätet på en personbil är riskerna särskilt stora för att de vid häftiga inbromsningar eller kollisioner skall skadas mot mellanväggen. Det finns alltså starka skäl som talar för att mellanvägg inte bör finnas, när personbil används för skolskjutsning. Enligt vad trafiksäkerhetsverket upplyst är det möjligt att montera mellanväggen så att den vid behov lätt kan avlägsnas och sådan mellanvägg finns också i många taxibilar. Med hänsyn till de anförda förhållandena bör eventuell mellanvägg vara avmonterad, när fordonet används för skolskjutsning.

De i föregående stycke uppställda kraven bör utan svårighet kunna tillgodoses beträffande fordon som mera regelbundet används för skolskjutsning. I samband med t. ex. reparation av det ordinarie skolskjutsfordonet kan man emellertid tvingas använda en bil, som inte uppfyller dessa krav. Med hänsyn härtill bör det i undantagsfall vara tillåtet att utnyttja ett sådant fordon.

Säkerhetsbältets förebyggande effekt har ägnats stor uppmärksamhet i betänkandet och remissyttrandena. Jag instämmer i utredningens och flertalet remissorgans uppfattning att det inte är realistiskt med en föreskrift om säkerhetsbälte för samtliga passagerare i baksätet med hänsyn till det stora antal barn som får transporteras där. När det gäller barn som transporteras i framsätet är emellertid behovet av skydd särskilt stort. Enligt trafiksäkerhetsverket kan i dessa fall endast s. k. trepunktsbälte godkännas. Eftersom trepunktsbälte kan monteras endast för en framsätesspassagerare innebär verkets ställningstagande att bara ett barn kan transporteras i framsätet. Denna lösning medför alltså i många fall att skolskjutsarnas kapacitet minskar. Med hänsyn till de uppenbara skaderiskerna för barn som färdas i framsätet på en personbil har jag emellertid funnit att denna konsekvens måste accepteras. Jag vill i detta sammanhang påpeka att även kravet på att föraren ostört skall kunna ägna sig åt framförandet av fordonet gör det olämpligt att ha mer än ett barn i framsätet. I enlighet med dessa överväganden har jag funnit att som säkerhetsbälte för framsätesspassagerare vid skolskjutsning bör få användas endast s. k. trepunktsbälte.

Vad jag anfört beträffande säkerhetsbälte för framsätesspassagerare synes påkalla en särskild bestämmelse om minimiålder för sådan passagerare. Såsom framhålls i betänkandet och i vissa remissyttranden kan nämligen säkerhetsbälte inte användas på små barn. En föreskrift om att passagerare som inte fyllt tio år ej får befordras i framsätet på personbil vid skolskjutsning torde därför vara lämplig.

Utmärkningen av skolskjutsfordonen och på- och avstigningsplatser är

problem som inte kan anses tillfredsställande lösta f. n. De nu använda skolskjutsskyltarna blir lätt nedsmutsade och torde inte tillräckligt observeras av medtrafikanterna. Någon särskild utmärkning av skolskjutshållplatserna finns inte.

När det gäller hållplatserna har jag inte funnit att en särskild utmärkning med fasta vägmärken är någon lämplig lösning. Härvid har jag tagit hänsyn till att effekterna på medtrafikanternas beteende sannolikt blir mycket ringa, bl. a. därför att någon skolskjuts endast sällan finns vid hållplatsen. Till detta kommer att av- och påstigningsplatsernas placering är beroende av t. ex. vilka barn som transporteras med skolskjutsarna. Dessa förhållanden ändras ofta och vägmärkena skulle då behöva flyttas, vilket erbjuder praktiska och kontrollmässiga svårigheter.

En effektiv utmärkning av skolskjutsarna skulle i stället på ett bättre sätt lösa även det nu antydda problemet. Om skolskjutsarna förses med en upplyst skolskjutsskylt, placerad så högt att risken för nedsmutsning minskar, och denna skylt visar blinkande sken, när fordonet står stilla för att barn skall stiga av och på, skulle man sannolikt få en fördelaktig effekt på övriga trafikanters beteende. En sådan lösning är emellertid förenad med vissa tekniska och kostnadsmässiga problem, som ännu inte kan överblickas i alla detaljer. Frågan bör därför utredas ytterligare.

Någon särskild hastighetsbegränsning för skolskjutsar eller fordon som passerar stillastående skolskjuts är jag inte beredd att förordas liksom inte heller stoppliktt vid stillastående skolskjuts.

Beträffande frågan om hastighetsbegränsning för skolskjuts anser jag, liksom utredningen och flertalet remissinstanser, att man genom hastighetsbegränsningar för vissa kategorier stör trafikrytmen och därigenom också ökar olycksriskerna. Sådana åtgärder kan vara befogade endast om fördelarna i andra avseenden klart överväger. Så är enligt min mening inte förhållandet i det nu diskuterade fallet. Jag vill här också erinra om vad jag inledningsvis uttalade beträffande tidsplaner och färdvägar för skolskjutsarna. Man bör kunna utgå ifrån att vederbörande kommunala organ, när kontrakt tecknas om skolskjutsning eller denna eljest planeras, tar hänsyn till att skolskjuts inte skall framföras med högre hastighet än trafiksäkerheten tillåter.

När det gäller särskilda föreskrifter beträffande medtrafikanternas beteende beror mitt ställningstagande främst på att jag bedömer kontrollmöjligheterna som ringa, men även andra omständigheter talar i samma riktning.

Ett förbud att passera stillastående skolskjuts skulle i tätortstrafik ge upphov till sådana störningar i trafikflödet att nya olycksrisker skapades. De ifrågasatta bestämmelserna om stoppliktt eller hastighetsbegränsning skulle också hos barnen kunna skapa en känsla av falsk säkerhet, som kom



dem att uppträda mindre försiktigt. Slutligen vill jag påpeka att liknande bestämmelser om stopplikt och hastighetsbegränsning saknas i internationella överenskommelser på vägtrafikens område, vilket har betydelse med hänsyn till de utländska förarnas beteende i den svenska trafiken.

Det system med poängberäkning som nu används för bestämmande av hur många barn som får transporteras med ett visst fordon kritiseras i flera remissyttranden. Vad som anförs ger dock vid handen att det mera är synpunkter beträffande barnens rimliga krav på bekvämlighet än trafiksäkerhetsaspekter som föranlett kritiken. Att mot varandra väga de olika intressen som här kommer in i bilden är givetvis en svår uppgift, men ett poängsystem torde i och för sig inte vara ett olämpligt instrument. Att noga reglera tillämpningen av ett sådant system synes inte vara en uppgift för Kungl. Maj:t. Jag anser mig kunna utgå från att trafiksäkerhetsverket vid bestämmandet av de normer som skall tillämpas kommer att ta rimlig hänsyn till olika krav. Några särskilda anvisningar från Kungl. Maj:t torde därför inte behövas.

Som jag redan framhållit löper barnen särskilt stor risk för olycka om de stiger av ett fordon ut i passerande trafik. Mitt tidigare redovisade förslag om att dörrar på vänster sida inte bör kunna öppnas av passagerarna siktede just till att förebygga sådana olyckor.

Samma syfte har utredningens förslag om skyldighet för föraren att lämna fordonet och övervaka eleverna, om de i samband med avstigningen behöver korsa den passerande trafiken. Till detta förslag kan jag dock inte ansluta mig. Ett genomförande av den övervakningsplikt som utredningen förordar skulle lägga ett ansvar på föraren som enligt min mening är alltför stort. Olika skadestånds- och straffrättsliga problem skulle också komplicera frågan.

Utöver vad jag nu har diskuterat lägger utredningen fram vissa andra förslag, som jag vill beröra i detta sammanhang.

Att förare av skolskjuts bör ta del av den trafiksäkerhetsinformation som lämnas synes vara självklart men vikten därav bör understrykas. Att reglera detta författningsmässigt torde dock inte vara lämpligt.

En genomgående tanke i de föreskrifter som jag skisserat i det föregående är att öka trafiksäkerheten. Ett medel att nå detta syfte är att i fråga om förare och fordon ställa samma krav på den i kommunernas regi bedrivna skolskjutsningen som gäller för den yrkesmässiga. Under dessa förhållanden finner jag det inte lämpligt att, såsom utredningen föreslagit, göra särskilda undantag från dessa krav beträffande föräldrar och privatpersoner som befordrar skolbarn på sådana villkor att YTF blir tillämplig. Den dispensmöjlighet som finns enligt 12 § femte stycket YTF får anses vara tillräcklig i detta hänseende.

Vad gäller utredningens förslag om förbättring av möjligheterna att ut-

nyttja buss i taxirörelse bör påpekas, att gällande författningar inte hindrar att en mindre buss, som används för skolskjutsning, också brukas som taxi. Några åtgärder från Kungl. Maj:ts sida torde därför inte vara påkallade.

Det system av regler för skolskjutsningen som jag skisserat i det föregående bör kunna träda i kraft den 1 januari 1971. Under ett övergångsskede men i någon mån även därefter kommer det emellertid att finnas ett behov av dispenser i olika avseenden. Sådana dispenser bör kunna lämnas av trafiksäkerhetsverket.

Slutligen vill jag något beröra de påpekanden som gjorts av några remissorgan beträffande skolskjutsning av handikappade. Denna fråga, som inte berörts av skolskjutsutredningen, gäller en rad besvärliga problem som närmast hänger samman med de handikappades situation i stort och ingår i handikapputredningens arbetsområde. Jag utgår från att frågan kommer att beaktas där även med avseende på de speciella trafiksäkerhetsaspekterna.

### Motioner

*Motionerna I: 1205 av herrar Skagerlund och Axelsson och II: 1410 av herr Eriksson i Arvika*

I motionerna anförs att det sätt på vilket skolskjutsarna i dag är utmärkta är otillfredsställande. De nu använda skolskjutsskyltarna blir lätt nedsmutsade och observeras och respekteras inte tillräckligt av medtrafikanterna. Enligt motionärernas mening löses en utmärkning av skolskjutsar effektivt genom att skolskjutsfordonen förses med ett roterande varningsljus som tändes vid på- och avstigning.

*Motionerna I: 1206 av herr Sveningsson och II: 1411 av herrar Magnusson i Borås och Wennerfors*

Motionärerna anför att departementschefen inte funnit det lämpligt att, såsom skolskjutsutredningen föreslagit, göra särskilda undantag för att samma krav skall gälla den i kommunernas regi bedrivna skolskjutsningen som den yrkesmässiga. Utredningen hade nämligen ansett att undantag borde ske för föräldrar och privatpersoner som befordrade skolbarn på sådana villkor att förordningen om yrkesmässig trafik (YTF) blev tillämplig.

Detta departementschefens ställningstagande måste enligt motionärerna hälsas med tillfredsställelse. Emellertid har departementschefen ansett att man kan ställa samma krav endast då det gäller busstransporter. Visserligen bör sådana fall som avses i YTF under 2 § första stycket 2) undantagas, men endast då det gäller skjutsar av privat, mera tillfällig natur, och givetvis då det gäller skjutsar av egna barn. När det gäller skjutsar av andras barn i kommunal regi bör dock särskilda kompetenskrav ställas på bilförarna. Att antalet passagerare inte är fler än fyra kan inte, anser motionärerna,

med fog motivera en åtskillnad i kompetenskraven. Kvantitetsavvägningar måste anses väsensfrämmande, när det gäller mänsklig säkerhet till liv och lem.

*De fristående motionerna I: 247 av herrar Kristiansson, Svante, och Mårtensson och II: 287 av herrar Johnsson i Blentarp och Jönsson i Arlöv*

I motionerna anförs att transporter av barn till skolor av olika slag är av stor omfattning. Varje skoldag transporteras över 200 000 barn olika ressträckor. Olyckor har förekommit, och skolskjutsarna har varit föremål för utredning. Vid granskning av de regler som gäller vid transport av skolbarn finner man brister i gällande bestämmelser.

Motionärerna framhåller att för fordon i linjetrafik finns vissa bestämmelser som anger vem som ansvarar för ordningen i fordonen. I dessa är angivet att föraren ansvarar för ordningen i fordonet för såväl passagerare som gods. För fordon av olika storlek som brukas för skolbarnstransporter på entreprenad eller är kommunens egna saknas dylika bestämmelser. Vid sådana skoltransporter förekommer det att skolstyrelsen eller skolchefen lämnar regler för ordningen i fordonet. Ett sådant ansvar skall väl knappast läggas på dem som handhar ansvaret för skolutbildningen. I de flesta fall finns dock inga regler alls. Den som är förare av sådant fordon saknar stöd i bestämmelserna för sin ambition att upprätthålla lämplig ordning i fordonet, men han har ansvaret som förare för såväl barnens som fordonets säkerhet i trafiken.

Det får enligt motionärerna anses som ett allmänt säkerhetskrav att bestämmelser för ordningen i ett fordon såväl inom skolväsendet som annorstädes finns och vem som skall tillse att de efterlevs av passagerarna. Dylika regler bör uppfylla såväl trafiksäkerhetsverkets som skolöverstyrelsens krav på säkerhet. En prövning av frågan om tillämpning av enhetliga bestämmelser vid alla transporter av passagerare synes motionärerna vara angelägen och från trafiksäkerhetssynpunkt mycket viktig.

### Remissyttranden

De fristående motionerna I: 247 och II: 287 har remitterats till skolöverstyrelsen, trafiksäkerhetsverket och NTF.

*Skolöverstyrelsen* hänvisar bl. a. till sitt yttrande över skolskjutsutredningens betänkande. I yttrandet sägs.

Det är enligt SÖ:s mening angeläget att alla föreskrifter och rekommendationer rörande trafiksäkerhet i samband med skolskjutsning samlas i en lätt-tillgänglig skrift som ställs till skolstyrelsernas förfogande att användas i informationsverksamheten. Skriften torde böra utarbetas av trafiksäkerhetsverket och SÖ gemensamt och skulle liksom SÖ:s och statens brandinspektionens anvisningar "Brandskydd i skolor i befintliga byggnader" kunna publiceras i Aktuellt från skolöverstyrelsen.

Skolöverstyrelsen anför vidare att styrelsen inte har något att erinra mot att en prövning sker av frågan om tillämpning av allmängiltiga ordningsregler beträffande elevtransporter, i enlighet med motionärernas hemställan. Anvisningar till sådana bestämmelser bör enligt styrelsen ges för kännedom enligt ovan föreslagna former.

*Trafiksäkerhetsverket* anför att några generella ordningsbestämmelser för passagerare i fordon för närvarande inte finns. Enligt allmänna principer är föraren ansvarig för ordningen i det fordon han för. Skolskjutsutredningen har inte närmare gått in på frågan om ansvaret och övervakningen av ordningen i fordonet. Enligt verkets uppfattning måste ansvaret för ordningen i fordonet ligga på föraren, och det bör också vara dennes sak att se till att eventuella bestämmelser rörande ordningen efterlevs. Med hänsyn till att frågan om eventuella bestämmelser rörande ordningen i skolskjutsar är föremål för Kungl. Maj:ts övervägande och till att ansvaret och den eventuella övervakningen liksom hittills bör åvila föraren avstyrker trafiksäkerhetsverket de i motionen framförda förslagen.

*NTF* hänvisar till att *NTF* i sitt yttrande över skolskjutsutredningens betänkande framhöll att det saknades statistiska uppgifter om hur skolskjutsarna var ordnade i landet och vidare att det ej heller lämnades uppgifter om i vilken utsträckning olyckor hände eller vilka slag av olyckor som var mest frekventa. *NTF* fann det därför svårt att bedöma de föreslagna åtgärderna, som helst borde ställas i relation till fakta av angivet slag.

*NTF* anser att detta även gäller för de i motionerna behandlade frågorna om ordningsregler och om ansvar för att dessa efterlevs. *NTF* anser, att det är naturligt att dessa frågor behandlas samtidigt med de förslag som framlades i betänkandet om skolskjutsarna och trafiksäkerheten.

#### IV. Övriga frågor

##### Departementschefen

I samband med de under II. föreslagna ändringarna i 67 § *VTF* vill jag också ta upp frågan om en annan ändring i samma paragraf. Straffbestämmelserna i tredje stycket i dess nuvarande lydelse avser endast lastat fordon. Det har emellertid visat sig att brott mot bestämmelserna om högsta tillåtna bruttovikt m. m. i 54 § 1 mom. också sker med olastat fordon. Även sådana fall bör givetvis omfattas av straffbestämmelsen. En därav betingad jämkning av lydelsen i 67 § tredje stycket har skett. Genom hänvisningen i 68 § till 67 § utvidgas straffbarheten på samma sätt vid brott mot lokala trafikföreskrifter.

## Utskottet

I propositionen föreslås vissa ändringar i reglerna om kontrollbesiktning. Propositionen innehåller vidare förslag om bemyndigande för Kungl. Maj:t att vid behov förbjuda trafik med tyngre lastfordon. I övrigt lämnas en redogörelse för planerade åtgärder, som syftar till att öka säkerheten för elever vid skolskjutsning. De i propositionen upptagna frågorna samt de i samband därmed väckta motionerna ävensom två fristående motioner, som behandlas i samband med propositionen, redovisas nedan under de avsnitt, till vilka de närmast hänför sig.

### I. Kontrollbesiktning

Enligt 24 § vägtrafikförordningen (VTF) sker periodisk kontrollbesiktning med olika tidsintervaller för skilda slag av fordon. Den kortaste tiden — inom sex månader efter närmast föregående besiktning — gäller för bil som används i uthyrningsrörelse. En ettårstid, beräknad på motsvarande sätt, är föreskriven för fordon, som är inrättat uteslutande för brandväsendet eller för transport av sårade eller sjuka eller som används uteslutande för brandväsendet och är försett med beteckning därom. Samma regel gäller för registrerade motorfordon, som används för övningskörning i trafikskola, för vissa fordon, som drivs med acetylen- eller gengas, samt för bil, som i yrkesmässig trafik används för personbefordran. För övriga registrerade motorfordon gäller att fordonet skall, om det är minst tre år gammalt, undergå kontrollbesiktning på tid som bestäms av Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t förordnar.

I propositionen föreslås att den *allmänna skyldigheten att inställa motorfordon till kontrollbesiktning* utsträcks att gälla fordon som är två år gamla.

I motionerna I: 1167 av herr Karl Pettersson och II: 1371 av herr Nilsson i Agnäs m. fl. yrkas att riksdagen avstyrker förslaget om utökad allmän kontrollbesiktning. Till stöd för yrkandet åberopar motionärerna att samhällets strävan till större trafiksäkerhet i första hand måste inriktas på bättre vägar och höjd standard vid tillverkning av motorfordon. En utökning av besiktningsskyldigheten bör enligt motionärerna därför anstå.

Såsom departementschefen framhållit visar det av trafiksäkerhetsverket framlagda materialet att också fordon som är yngre än tre år i betydande utsträckning är behäftade med fel som allvarligt kan inverka på fordonens trafiksäkerhet. En utökning av besiktningsskyldigheten till att omfatta även fordon, som endast är två år gamla, synes därför väl underbyggd från trafiksäkerhetssynpunkt. Under den remissbehandling som föregått det i propositionen framlagda förslaget har en sådan ordning också till övervägande del tillstyrkts av remissinstanserna. En förutsättning för att kontrollbesikt-

ningsskyldigheten skall kunna utvidgas är dock att Svensk Bilprovning har tillräckliga resurser för den ökning av verksamheten som blir en följd av att förslaget genomförs. Av bolagets remissyttrande framgår emellertid att så är fallet. Utskottet tillstyrker därför den föreslagna utökningen av den allmänna kontrollbesiktningen. Motionerna I: 1167 och II: 1371 bör följaktligen avslås.

I detta avsnitt av propositionen föreslås vidare att *fordon för brandväsendet och ambulanser* skall inställas till kontrollbesiktning inom sex månader efter närmast föregående besiktning.

I motionerna I: 1180 av herr Sörlin m. fl. och II: 1387 av herr Henrikson m. fl. framhålls att i propositionen inte redovisats något material som styrker behov av vidgad besiktningsskyldighet beträffande brandfordon och att ej heller i övrigt i propositionen påvisats någon omständighet som talar för att den nuvarande årliga besiktningen av brandfordon är otillräcklig. Med hänsyn härtill och då de årliga körsträckorna för brandfordon normalt är mycket korta yrkar motionärerna att riksdagen i sitt yttrande över förslaget till författningsändring måtte uttala att vidgad besiktningsskyldighet för brandfordon inte bör ifrågakomma.

När det gäller ambulanser och brandfordon bör beaktas att fordon av ifrågavarande kategorier i vissa avseenden torde vara utsatta för större påfrestningar än fordon i allmänhet. Härtill kommer såsom departementschefen framhållit att de företräden i olika hänseenden som tillkommer utryckningsfordon innebär betydande ingrepp i trafikens normala gång på ett sätt som skapar faromoment av olika slag. Det är därför av synnerlig vikt, att dessa fordon befinner sig i ett från trafiksäkerhetssynpunkt anmärkningsfritt skick. Även om det i propositionen i detta avsnitt redovisade materialet endast avser brister hos ambulansfordon anser utskottet det likväl med hänsyn till nämnda omständigheter motiverat att kontrollbesiktningen utökas för såväl ambulans- som brandfordon. Det bör dock observeras att inte alla fordon för brandväsendet är utryckningsfordon. För fordon, som icke används som utryckningsfordon, är självfallet behovet av tätare besiktning mindre. Antalet sådana fordon är emellertid relativt litet. Vidare torde gränsen mellan utryckningsfordon och övriga fordon vara svår att dra. Utskottet anser därför att något undantag för dessa fordon från den föreslagna utökade besiktningsskyldigheten icke rimligen kan göras.

På grund av det anförda bör med avslag på motionerna I: 1180 och II: 1387 propositionen i denna del lämnas utan erinran.

## II. Inskränkningar i trafik med tyngre lastbilar

I propositionen föreslås införandet i VTF av en särskild bestämmelse, 54 a §, enligt vilken Kungl. Maj:t får *bemyndigande* att för viss tid beträffande riket i dess helhet eller del därav meddela förbud mot trafik på allmän

väg m. m. med lastbil med eller utan tillkopplat fordon, om totalvikten för lastbilen eller kombinationen överstiger 7 ton. Departementschefen har i propositionen framhållit att det föreslagna bemyndigandet i en första omgång bör, när så finnes påkallat, utnyttjas till utgången av år 1972. Bemyndigandet skall dock endast komma till användning, om de inom branschen vidtagna frivilliga åtgärderna för att begränsa lastbilstrafiken vid veckoslut och större helger ej ger tillfredsställande resultat. Därest de angivna begränsningarna kommer till stånd genom det allmänna bör de enligt departementschefen för den aktuella tidsperioden ses som en försöksverksamhet.

I motionerna I: 1187 av herrar Mattsson och Johan Olsson och II: 1395 av herr Jonasson m. fl., såvitt avser punkten 1, I: 1203 av herr Gösta Jacobsson m. fl. och II: 1412 av herr Magnusson i Borås m. fl. samt I: 1204 av herr Karl Pettersson m. fl. och II: 1409 av herr Dahlgren m. fl. yrkas att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts begäran om bemyndigande. Till stöd för yrkandet anför motionärerna att frivilliga aktioner nyligen gjorts inom branschen för att minska den tunga trafiken under helger och veckoslut samt att resultatet av dessa trafikbegränsningar på frivillighetens väg bör avvaktas innan det i propositionen begärda bemyndigandet ges till Kungl. Maj:t. Motionärerna framhåller vidare att en inskränkning i lastbilstrafiken kan medföra avsevärda svårigheter för industri och näringsliv, och man pekar även på att det finns andra långsamtgående fordon, t. ex. personbilar med tillkopplade husvagnar, som stör trafikrytmen och som kan innebära faromoment. Att endast en kategori långsamtgående, nyttobetonade fordon förhindras att utnyttja det allmänna vägnätet måste enligt motionärerna anses principiellt oriktigt.

I motionerna I: 1187 och II: 1395 yrkas under punkten 2 att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning av olika fordonskategoriers delaktighet i trafikolyckor och av konsekvenserna för näringsliv och samhälle av föreslaget förbud. Även i övriga motionspar framhålls vikten av att sådan utredning kommer till stånd.

Departementschefen framhåller i propositionen att statistiken tyder på att lastbilarna är delaktiga i fler allvarliga olyckor än andra bilar. En av anledningarna härtill torde vara att de tyngre och långa lastbilarna eller fordonskombinationerna stör trafikrytmen, när trafiken är livlig, och därigenom skapar en irritation som i vissa fall medför risktagande och mindre omdömesgilla omkörningar. Särskilt vid högtrafiktider har blandningen av lastbilar och personbilar visat sig menligt påverka såväl framkomlighet som säkerhet i trafiken. Utskottet har i annat sammanhang (3LU 1970: 34) konstaterat att närmare utredningsmaterial, som visar i vilken omfattning de långa fordonstågen varit inblandade i trafikolyckor och i vilken utsträckning dessa olyckor haft sin grund i fordonstågens längd, tyvärr för närvarande inte finns att tillgå. Utskottet har i samband därmed uttryckt sin oro

över utvecklingen och framhållit att det är av vikt att erforderligt material insamlas för en bedömning av frågan om fordonstågens längd med hänsyn till trafiksäkerhetsrisker och ekonomiska konsekvenser.

Riskerna för trafikolyckor i samband med uppblandning av personbilstrafiken med mer långsamtgående, tyngre trafik måste bedömas såsom särskilt stora vid större helger och vid veckosluten under sommarhalvåret, eftersom antalet oerfarna personbilsförare på vägarna då torde vara som störst. Såsom framgår av den föregående redogörelsen (s. 12 f.) har man mot bakgrunden härav i vissa länder genomfört inskränkningar i lastbilstrafiken under hårt trafikerade veckoslut. Så skedde bl. a. i Västtyskland under fem veckoslut sommaren 1969. De preliminära resultaten från denna reglering visar att framkomligheten ökade genom att trafiken blev mera störnings- och stockningsfri och att antalet dödsoffer minskade med elva procent under förbudstiden jämfört med tidigare år, detta trots högre trafikvolym. Såsom motionärerna framhållit har man även i Sverige beaktat problemet med den tunga trafiken i samband med den ökade personbilstrafiken under veckoslut och helger. Sålunda har Landsvägstrafikens samarbetsdelegation inför påskhelgen 1970 avgivit rekommendationer till företagen att undvika söndags- och helgkörning. Rekommendationerna, som i första hand motiverats av påskhelgen, har därjämte karaktären av mer generella riktlinjer för den berörda lastbilstrafiken under helger och veckoslut och kan när det så visar sig nödvändigt kompletteras med särskilda tilläggsrekommendationer avseende förhållandena under semesterperioder. Utskottet vill i anslutning härtill framhålla angelägenheten av att de utfärdade rekommendationerna blir allmänt respekterade.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att den önskade trafikregleringen i första hand bör komma till stånd genom frivilliga åtgärder av det slag som ovan redovisats. Detta synes också vara departementschefens mening. I likhet med departementschefen anser utskottet det emellertid vara av vikt att statsmakterna med kort varsel kan ingripa och vidtaga åtgärder om de frivilliga initiativen inte leder fram till en tillfredsställande ordning. Det i propositionen begärda bemyndigandet för Kungl. Maj:t att i lämplig utsträckning meddela förbud mot trafik med tunga lastbilar i samband med trafikbelastade veckoslut m. m. finner utskottet därför väl motiverat. Visserligen kan hävdas, såsom motionärerna gjort, att riksdagen borde avvakta resultatet av de på frivillighetens väg vidtagna åtgärderna innan det begärda bemyndigandet lämnades. För att erforderliga åtgärder skall kunna vidtas utan dröjsmål synes det emellertid vara av värde att Kungl. Maj:t redan nu erhåller det begärda bemyndigandet. Den omständigheten att Kungl. Maj:t bereds möjlighet att snabbt ingripa torde även kunna få betydelse för efterlevnaden av de inom branschen utfärdade rekommendationerna.

Såsom framgår av den föregående redogörelsen (s. 13) har de utomlands vidtagna restriktionerna beträffande tyngre trafik kunnat genomföras utan



allvarligare störningar för näringslivet. De av motionärerna i dessa hänseenden uttryckta farhågorna torde därför vara överdrivna. Självfallet kan inte all tyngre trafik vid veckosluten förbjudas. Sålunda måste utryckningsfordon, vissa livsmedelstransporter och andra speciella transporter få förekomma. Problemen med dessa transporter kan dock lösas genom dispens. Det förtjänar även att framhållas att bemyndigandet inte i första hand är avsett att användas till att utfärda generella förbud för samtliga vägar i hela landet. För reglering avses enligt departementschefen närmast ifrågakoma mera trafikerade vägar såsom Europavägar och andra riksvägar. I sammanhanget bör vidare påpekas att bemyndigandet endast omfattar fordon över 7 ton, varför blott knappt hälften av lastbilsparken kommer att beröras av bemyndigandet.

På grund av det anförda och med hänsyn till att bemyndigandet enligt departementschefen avses bli tidsbegränsat och att en reglering med stöd därav skall ses som en försöksverksamhet tillstyrker utskottet det begärda bemyndigandet. Motionerna I: 1187 och II: 1395, såvitt avser yrkandet under 1., I: 1203 och II: 1412 samt I: 1204 och II: 1409 bör följaktligen avslås.

Utskottet anser i likhet med departementschefen att verkan på trafik och olycksfrekvens av såväl frivilliga som av Kungl. Maj:t beslutade inskränkningar noggrant bör följas upp. Likaså bör undersökas vilka olägenheter inskränkningarna medför för den berörda lastbilstrafiken och för näringslivet. Såsom motionärerna påpekat finns det emellertid även andra fordon än lastbilar — t. ex. personbilar med tillkopplade husvagnar — som är långsamtgående och som stör trafikrytmen. Utskottet anser det angeläget att även dessa fordonskategoriers delaktighet i trafikolyckor blir föremål för utredning. Genom vad utskottet sålunda anført får även det i motionerna I: 1187 och II: 1395 under punkt 2 framställda yrkandet anses besvarat.

I motionerna I: 1188 av herrar Skagerlund och Axelsson och II: 1394 av herr Eriksson i Arvika m. fl. anføres att det begärda bemyndigandet är befogat. Motionärerna framhåller att biltrafikens organisationer dock måste bli varskodda i god tid om när ett förbud skall träda i kraft, enär i annat fall svåra och onödiga problem kommer att uppstå för många åkeriföretag och chaufförer. Motionärerna yrkar därför att riksdagen uttalar att ett eventuellt beslut om tillfälligt förbud mot tung trafik skall föregås av en *varseltid* uppgående till minst tre månader.

Den i sistnämnda motioner hävdade uppfattningen, att ett förbud mot tyngre trafik inte får komma plötsligt, delas av utskottet. En sådan åtgärd skulle nämligen såsom motionärerna framhållit skapa onödiga och svåra problem för berörda parter. Utskottet förutsätter emellertid att Kungl. Maj:t i dessa frågor kommer att ha kontakt med biltrafikens organisationer och i god tid underrättar dessa om när ett förbud kan förväntas. En varseltid uppgående till minst tre månader, såsom motionärerna yrkat, finner utskottet dock alltför lång. Enligt utskottets mening kan någon bestämd varseltid

över huvud taget inte fastställas nu utan den får bli beroende av de närmare omständigheterna vid den tidpunkt när ett förbud blir aktuellt.

På grund av det anförda bör motionerna I: 1188 och II: 1394 inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

I motionerna I: 1187 och II: 1395 yrkas under punkterna 3—4, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte *dels* uttala att utländska långtradarförare, vilka trafikerar svenska vägar, må få skriftlig information om svenska trafiksäkerhetsfrågor vid passerandet av gränsen till Sverige, *dels* uttala att fortbildningskurser i trafiksäkerhet måtte anordnas för långtradarförare.

Den yrkesmässiga trafiken på våra vägar sköts till övervägande del av kunnigt och skickligt folk. Från trafiksäkerhetssynpunkt skulle det emellertid vara av värde om standarden på förarna kunde höjas ytterligare. I viss utsträckning har kurser härför redan kommit till stånd. Sålunda har utbildning av lastbilsförare inom yrkesskolans ram påbörjats på flera orter i landet. Utom ren körundervisning meddelas här särskild yrkesutbildning i form av en tre månaders yrkeskurs. Fortbildning av yrkesförare bedrivs för närvarande bl. a. av Biltrafikens Yrkesnämnd samt av skilda organisationer och skolor. Det kan även nämnas att Svenska transportarbetarförbundet i dagarna begärt anslag till anordnande av särskilda fortbildningskurser för förare av tyngre lastbilsfordon. I propositionen nr 55 till 1967 års riksdag angående vissa frågor om körkort och trafikutbildning framhöll departementschefen att det värdefulla arbete på frivillig basis, som pågick på detta område, borde fortgå och vidareutvecklas. Av det av trafiksäkerhetsverket år 1969 framlagda arbetsprogrammet framgår vidare att inom verket pågår undersökningar av nuvarande och kommande behov av utbildningsmöjligheter för förare av tyngre fordon. Utskottet anser det viktigt att den sålunda pågående och planerade fortbildningsverksamheten fullföljs och utökas. Det är därvid angeläget att trafiksäkerhetsverket står till tjänst med råd och anvisningar för att främja en lämplig uppläggning av verksamheten. Av betydelse för trafiksäkerheten är självfallet också att förarna av utländska transportfordon, som i allt större utsträckning trafikerar våra vägar, får en information om de regler som inom landet gäller beträffande den tyngre trafiken. Utskottet anser att möjligheterna till sådan information närmare bör utredas.

Genom vad utskottet ovan anført får de i motionerna I: 1187 och II: 1395 under punkterna 3—4 framställda yrkandena anses besvarade. Någon särskild hemställan från riksdagens sida kan inte anses påkallad.

### III. Skolskjutsning

I detta avsnitt av propositionen föreslås en viss utökning av kontrollbesiktningen beträffande fordon som används för skolskjutsning. Över detta

förslag har begärts riksdagens yttrande. I fråga om skolskjutsningen i övrigt lämnas av departementschefen en redogörelse för hans överväganden och för planerade åtgärder, som syftar att öka säkerheten för elever vid sådan skjutsning. Departementschefens ställningstaganden bygger på ett av skolskjutsutredningen år 1969 avgivet betänkande "Skolskjutsarna och trafik säkerheten" (SOU 1969: 26).

Av betänkandet framgår att varje arbetsdag över 200 000 skolelever färdas till och från skolan med skolskjutsar. Trots det stora antal barn som sålunda tvingas befinna sig på vägarna är föreskrifterna i fråga om hur skolskjutsarna från trafik säkerhetssynpunkt lämpligen bör anordnas och i fråga om fordonens utformning och utrustning ofta mycket bristfällig. Under senare år har det också i samband med skolskjutsning inträffat flera uppmärksammade olyckor med dödlig utgång eller svåra personskador som följd. Utskottet hälsar därför med tillfredsställelse att departementschefen nu förklarar sig ämna föreslå Kungl. Maj:t att vidta åtgärder för att öka säkerheten för barnen i samband med skolskjutsning. Utskottet finner det också glädjande att de bestämmelser, som kommer att utfärdas i fråga om skolskjutsar, avses bli tillämpliga även på transporter av barn till och från barnstugor. En del av de åtgärder departementschefen ämnar föreslå och vissa i anslutning härtill väckta motioner föranleder utskottet till följande uttalanden.

*Bestämmelserna i förordningen om yrkesmässig trafik (YTF)* om särskilda kvalifikationer för dem som skall föra fordon i yrkesmässig trafik och om särskilt godkännande av fordon som används yrkesmässigt för personbefordran har generellt sett tillkommit av trafik säkerhetsskäl. Dessa bestämmelser och föreskrifter gäller emellertid inte i de fall då skolskjutsningen utförs i kommunernas egen regi, eftersom det här inte är fråga om yrkesmässig trafik.

Departementschefen framhåller i propositionen att denna ordning är otillfredsställande och att en ändring bör ske. Enligt departementschefen kan emellertid bestämmelserna om förare och fordon i yrkesmässig trafik icke göras tillämpliga på all skolskjutsning, t. ex. inte på sådana fall som de i YTF under 2 § första stycket 2 beskrivna, då endast några få barn befordras i personbil. Det är i första hand när transporter sker med större fordon och med ett större antal barn som de strängare kraven med styrka gör sig gällande. Departementschefen anser därför att det är framför allt icke yrkesmässig skolskjutning med buss som bör likställas med yrkesmässig personbefordran.

När det gäller kontrollbesiktning av sådant fordon fordras härvid ändring i 24 § VTF. Den föreslagna ändringen har utformats som ett bemyndigande för Kungl. Maj:t att förordna att bestämmelserna om kontrollbesiktning av fordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, skall gälla även annan bil, som utan att brukas i uthyrningsrörelse används för be-

fordran av skolelev till eller från skola eller av barn till eller från barnstuga eller liknande.

I motionerna I: 1206 av herr Sveningsson och II: 1411 av herrar Magnusson i Borås och Wennerfors framhålls att i princip all skolskjutsning bör omfattas av bestämmelserna i YTF. Den omständigheten att antalet passagerare är få kan inte motivera en åtskillnad i kompetenskraven beträffande förarna. När det gäller skjutsar av mer privat natur, såsom skjuts av egna barn, bör dock den i 2 § första stycket 2 YTF intagna undantagsbestämmelsen finnas kvar. Motionärerna yrkar därför att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om sådan ändring i YTF att undantaget i 2 § första stycket 2 upphör att gälla för skjutsning till skola av andra barn än förarens egna.

Den av departementschefen och motionärerna påtalade bestämmelsen i 2 § första stycket 2 YTF reglerar att från tillämpning av bestämmelserna om yrkesmässig trafik i förordningen undantas befordran med personbil av högst fyra passagerare till eller från arbetsplats, därvid med arbetsplats likställs skola eller annan lokal för undervisning.

Mot den föreslagna ändringen i 24 § VTF har utskottet inget att erinra. Beträffande frågan om slopande av undantagsbestämmelsen i 2 § första stycket 2 YTF delar utskottet i och för sig motionärernas uppfattning att det är viktigt att skolskjutsar utförs av kompetenta förare. I vissa trakter av landet, särskilt i glesbygderna, skulle dock ett borttagande av det nämnda undantaget i YTF kunna få till följd att vissa barn blir utan skolskjutsning på grund av svårigheten att finna förare med trafik kort och fordon godkända för yrkesmässig trafik. Vidare skulle de fall där en person t. ex. åtar sig att forsla grannars barn till skolan omöjliggöras. Utskottet anser sig därför inte kunna tillstyrka bifall till motionerna. Utskottet vill emellertid framhålla vikten av att skolstyrelserna noggrant prövar de förare och de fordon som kommer i fråga för transporter av skolbarn så att de fall av olämpliga förare och fordon, som i olika sammanhang påtalats, i fortsättningen kan undvikas. På grund av det anförda bör motionerna I: 1206 och II: 1411 avslås.

Skolskjutsutredningen framhöll att *utmärkningen av skolskjutsfordonen* är ett problem som inte kan anses tillfredsställande löst. De nu använda skolskjutsskyltarna blir lätt nedsmutsade och torde inte tillräckligt observeras av medtrafikanterna. Departementschefen har i propositionen diskuterat denna fråga och har därvid angett, att förhållandena skulle kunna förbättras väsentligt om skolskjutsarna förses med en upplyst skolskjutsskylt, placerad så högt att risken för nedsmutsning minskar, och denna skylt visar blinkande sken, när fordonet står stilla för att barn skall stiga av och på. Departementschefen har emellertid framhållit att en sådan lösning är förenad med vissa tekniska och kostnadsmässiga problem, som ännu inte kan överblickas i alla detaljer, och att frågan därför bör utredas ytterligare.

I motionerna I: 1205 av herrar Skagerlund och Axelsson och II: 1410 av

herr Eriksson i Arvika framhålls den bristande utmärkningen av skolskjutsarna, och motionärerna yrkar att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att i reglerna för skolskjutsning intas en bestämmelse om att skolskjuts skall vara försedd med roterande varningsljus, som tänds vid av- och påstigning.

Såsom framgår av den föregående redogörelsen är i dag utmärkningen av skolskjutsarna långt ifrån tillfredsställande. Det är därför av vikt att en ändring kommer till stånd. Av särskild betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt synes vara att det klart markeras, när skolskjuts stannat för av- och påstigning av passagerare. Detta bör lämpligen ske med någon form av blinkande varningsanordning. Det av motionärerna framlagda förslaget om roterande varningsljus anser utskottet dock mindre lämpligt med hänsyn till att sådana ljus i första hand är avsedda för utryckningsfordon. Såsom departementschefen framhållit bör frågan närmare utredas. Utskottet förutsätter att denna utredning kommer till stånd utan någon särskild framställning från riksdagens sida. Motionerna I: 1205 och II: 1410 bör följaktligen avslås.

Bland de skolskjutsfrågor departementschefen i övrigt behandlar i propositionen bör särskilt beaktas de frågor som rör *användandet av säkerhetsbälte*. Departementschefen har funnit att det med hänsyn till de uppenbara skaderiskerna för barn, som färdas i framsätet på en personbil, bör föreskrivas skyldighet för framsättespassagerare vid skolskjutsning att använda säkerhetsbälte, därvid endast s. k. trepunktsbälte skall få förekomma. Eftersom säkerhetsbälte inte kan användas av små barn påkallar dessa regler en särskild bestämmelse om minimiålder för sådan passagerare. Departementschefen har i detta hänseende ansett det vara lämpligt med en föreskrift om att passagerare som inte fyllt 10 år ej får befordras i framsätet på personbil vid skolskjutsning.

Vid utskottsbehandlingen har framställts yrkande om att riksdagen hos Kungl. Maj:t föreslår att åldersgränsen höjs från 10 till 12 år.

Såsom departementschefen framhållit löper ett barn som färdas i framsätet på personbil uppenbara risker att skadas. Enligt utskottets mening är det därför i och för sig önskvärt att barn över huvud taget inte färdas i framsätet. För att skolskjutsning skall kunna genomföras i önskad utsträckning kan en sådan ordning dock icke helt undvikas. Mot bakgrunden härav finner utskottet det glädjande att departementschefen nu ämnar föreslå att vid transport av barn i framsätet användandet av säkerhetsbälte blir obligatoriskt. Såsom framhållits i propositionen är små barn dock på grund av sina kroppsproportioner och sin allmänna konstitution inte ägnade att använda säkerhetsbälten av konventionellt slag. En åldersgräns är därför erforderlig. Skolskjutsutredningen har funnit att denna som regel kan sättas mellan sju och tio år. Utskottet anser med hänsyn härtill den av departementschefen förordade åldersgränsen vara väl avpassad.

I motionerna I: 247 av herrar Svante Kristiansson och Mårtensson och

II: 287 av herrar Johnsson i Blentarp och Jönsson i Arlöv framhålls att för skolskjutsar i regel saknas bestämmelser som anger vem som *ansvarar för ordningen i fordonet*. I vissa fall händer det dock att skolstyrelsen lämnar särskilda anvisningar. Enligt motionärerna måste det anses som ett allmänt säkerhetskrav att det finns bestämmelser dels för ordningen i fordon såväl inom skolväsendet som annorstädes och dels beträffande vem som skall tillse att ordningsreglerna efterlevs av passagerarna. Motionärerna yrkar därför att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär förslag om sådana regler.

Såsom motionärerna framhållit saknas för närvarande särskilda regler om vem som har ansvaret för ordningen i fordon. Trafiksäkerhetsverket har i sitt remissyttrande anfört att enligt allmänna principer föraren är ansvarig för ordningen i det fordon som han för. Detta kan möjligen vara riktigt när det gäller uppträdanden som har direkt betydelse för trafiksäkerheten. Sålunda torde föraren t. ex. ansvara för att han inte för fordon med passagerare hängande utanför bilen eller att passagerare genom att hålla ut föremål från bilen hindrar andra vägtrafikanter. Beträffande ordningen i övrigt i fordonet kan med fog hävdas, att ansvaret härför åvilar ägaren, om denne är med i fordonet, och detta även om han inte själv för fordonet. När det gäller skolskjutsar torde det närmast åligga skolstyrelserna att utfärda närmare ordningsföreskrifter för transporter. Såsom motionärerna påpekat har detta också skett i åtskilliga fall.

Det anförda visar enligt utskottets mening att frågan om vem som skall ha ansvaret för ordningen i fordon i viss mån är oklar och svävande. Från trafiksäkerhetssynpunkt kan detta inte anses tillfredsställande. Enligt utskottets mening bör därför närmare regleras vem som i olika situationer har ansvaret för ordningen i fordonet. Om möjligt bör det även utfärdas vissa allmängiltiga ordningsregler. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att ta de initiativ som är erforderliga i anledning av vad utskottet anfört.

Vad utskottet sålunda anfört bör ges Kungl. Maj:t till känna.

#### IV. Övriga frågor

De i propositionen föreslagna ändringarna i VTF, som ej berörts i det föregående, föranleder inte något uttalande från utskottets sida.

#### Hemställan

Utskottet hemställer

A. att riksdagen med avslag på motionerna I: 1167 och II: 1371 lämnar det till propositionen nr 109 fogade förslaget till kungörelse om ändring i VTF, såvitt avser den allmänna kontrollbesiktningen, utan erinran;

B. att riksdagen med avslag på motionerna I: 1180 och II: 1387 lämnar förslaget till kungörelse, såvitt avser kontrollbesiktning av ambulanser och brandfordon, utan erinran;

C. att riksdagen med avslag på följande motioner, nämligen

1. I: 1187 och II: 1395, såvitt nu är i fråga;

2. I: 1203 och II: 1412; samt

3. I: 1204 och II: 1409

lämnar förslaget till kungörelse i vad avser inskränkningar i trafik med tyngre lastbilar utan erinran;

D. att riksdagen *dels* lämnar förslaget till kungörelse utan erinran, såvitt avser kontrollbesiktning av skolskjutsar, *dels* i anledning av propositionen samt motionerna I: 247 och II: 287, I: 1205 och II: 1410 ävensom I: 1206 och II: 1411 ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet i övrigt anfört i det avsnitt, som berör skolskjutsning;

E. att riksdagen lämnar förslaget till kungörelse i de delar, som ej omfattas av utskottets hemställan under A—D, utan erinran;

F. att motionerna I: 1188 och II: 1394 ej föranleder någon riksdagens åtgärd; samt

G. att motionerna I: 1187 och II: 1395 samt I: 247 och II: 287, i vad de ej kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört och hemställt, icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 21 maj 1970

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK GREBÄCK

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från första kammaren: herrar Göran Karlsson (s), Knut Johansson (s)\*, Nils-Eric Gustafsson (cp)\*, Erik Jansson (s)\*, Ernulf (fp)\*, Skårman (fp), fru Landberg (s) och herr Karl Pettersson (m);

från andra kammaren: herrar Grebäck (cp), Svenning (s), Ekström (s), Hedin (m)\*, Hammarberg (s), Olsson i Timrå (s), Josefson i Arrie (cp) och Sellgren (fp)\*.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

---

## Reservationer

### Vid A i utskottets hemställan

I. beträffande den allmänna kontrollbesiktningen av herrar *Karl Pettersson* (m) och *Hedin* (m), vilka ansett

att det avsnitt som börjar på s. 29 med orden "Såsom departementschefen" och som slutar på s. 30 med orden "följaktligen avslås" bort ha följande lydelse:

Den av trafiksäkerhetsverket framlagda statistiken grundar sig framför allt på rön vid besiktning av hyresbilar m. fl. fordon, som redan efter kort tid måste kontrollbesiktigas. Användningen av sådana fordon skiljer sig dock väsentligt från normalt bruk av bil. Enär statistiken således inte är representativ för fordon i allmänhet kan den inte få bli avgörande för frågan om en utökning av kontrollbesiktningen. Det förtjänar även att framhållas att det saknas statistik som visar vilken inverkan olika bristfälligheter har på olycksstatistiken.

Utskottet anser att om inte trafiksäkerheten talar starkt för en vidgad kontrollbesiktning bör i första hand andra åtgärder för höjande av trafiksäkerheten prioriteras.

I detta hänseende vill utskottet särskilt framhålla följande. Våra vägar är till stor del i ett skick som hårt sliter fordonen. Inte minst från tjällossningen på våren och långt in på sommaren är en mängd vägar påfrestande för bilarna. Förbättras vägarna ökas också bilarnas livslängd. Det är vidare av vikt att de nya fordon, som går ut i handeln, verkligen är byggda för att en längre tid fungera utan risker för trafiksäkerheten. En åtgärd som skulle kunna bidra till en sådan utveckling är en utökad typ- och registreringsbesiktning.

Utskottet anser att det även bör uppmärksammas att bilarnas livslängd under senare år ökat. Det måste då vara ett oriktigt förfarande att nu ytterligare öka kostnaderna för bilägarna. Många bilägare har också svårt att inställa fordonen till kontrollbesiktning. En vidgad besiktning ökar även påfrestningen på verkstäder och besiktningsorgan.

På grund av det anförda och med beaktande särskilt av att entydigt material saknas beträffande bristfälligheter hos yngre fordon anser utskottet att förslaget om besiktning av motorfordon redan efter två år, oavsett antalet körda mil, bör anstå. I stället bör samhällets strävan inriktas på bättre vägar och höjd standard vid nytilverknigen av motorfordon. Vidare bör typ- och registreringsbesiktningen utvidgas. Utskottet finner sig således med bifall till motionerna I: 1167 och II: 1371 böra avstyrka propositionens förslag om en utökning av den allmänna kontrollbesiktningen.



dels att utskottet bort hemställa

att riksdagen i anledning av propositionen nr 109 och motionerna I: 1167 och II: 1371 ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört i fråga om den allmänna kontrollbesiktningen.

#### Vid B i utskottets hemställan

H. beträffande kontrollbesiktning av brandfordon av herrar *Grebäck* (cp), *Nils-Eric Gustafsson* (cp), *Karl Pettersson* (m), *Hedin* (m), *Josefson* i Arrie (cp) och *Sellgren* (fp), vilka ansett

dels att det avsnitt av utlåtandet som på s. 30 börjar med orden "När det gäller" och som slutar med orden "utan erinran" bort ha följande lydelse:

När det gäller utryckningsfordon bör beaktas att fordon av ifrågavarande kategori i vissa avseenden torde vara utsatta för större påfrestningar än fordon i allmänhet. Härtill kommer såsom departementschefen framhållit att de företräden i olika hänseenden som tillkommer utryckningsfordon innebär betydande ingrepp i trafikens normala gång på ett sätt som skapar faromoment av olika slag. Det är därför av synnerlig vikt, att dessa fordon befinner sig i ett från trafiksäkerhetssynpunkt anmärkningsfritt skick. Av det av trafiksäkerhetsverket redovisade materialet framgår emellertid att det är långt ifrån alla ambulansfordon som uppfyller de krav som bör ställas på dem. Den föreslagna utökningen av besiktningsskyldigheten när det gäller ambulanser anser utskottet därför väl motiverad.

I fråga om fordon för brandväsendet däremot saknas enligt utskottets mening anledning till skärpta kontrollbesiktningssbestämmelser. I propositionen har sålunda icke redovisats något som helst material som styrker behov av vidgad besiktningsskyldighet. Ej heller har departementschefen i övrigt påvisat några omständigheter som talar för att den nuvarande årliga besiktningen av brandfordon är otillräcklig. Statens brandinspektion har i sitt remissyttrande över trafiksäkerhetsverkets skrivelse framhållit att inspektionen icke känner till några olyckshändelser, som varit orsakade av konstruktionsfel eller dylikt hos brandfordon. Inspektionen har också bestämt avstyrkt förslaget till en utökning av besiktningsskyldigheten. Detsamma har Svenska kommunförbundet gjort. Det bör även observeras att de årliga körsträckorna för brandfordon är mycket korta. De har uppskattats till i genomsnitt endast 200 mil per fordon. Från brandförsvarssynpunkt är det vidare nödvändigt att fordonen vårdas omsorgsfullt. Intresset från användningssynpunkt sammanfaller alltså med trafiksäkerhetsintresset på ett sätt som gör det osannolikt att en tätare besiktning har någon uppgift att fylla. I sammanhanget bör slutligen erinras om att långt ifrån alla fordon, som tillhör brandväsendet, är utryckningsfordon. Sålunda finns en hel del fordon

bl. a. för inspektionsverksamhet. I vart fall beträffande sistnämnda kategori av fordon saknas all anledning till en utökad kontrollbesiktning.

På grund av det anförda tillstyrker utskottet förslaget om ökad besiktning av ambulansfordon men avstyrker — med bifall till motionerna I: 1180 och II: 1387 — propositionen, såvitt avser fråga om utökad besiktning av brandfordon.

*dels* att utskottet bort hemställa

att riksdagen i anledning av propositionen nr 109 och motionerna I: 1180 och II: 1387 ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet ovan anført i fråga om besiktning av ambulanser och brandfordon.

#### Vid C i utskottets hemställan

III. beträffande frågan om inskränkningar i trafik med tyngre lastbilar av herrar *Nils-Eric Gustafsson* (cp), *Karl Pettersson* (m) och *Hedin* (m), vilka ansett

*dels* att det avsnitt som börjar på s. 31 med orden "Departementschefen framhåller" och som slutar på s. 33 med orden "anses besvarat" bort ha följande lydelse:

Departementschefen framhåller i propositionen att statistiken tyder på att lastbilarna är delaktiga i fler allvarliga olyckor än andra bilar. Det förtjänar emellertid att påpekas att statistiken är mycket bristfällig och att närmare utredning hur det verkligen förhåller sig med lastbilarnas delaktighet i trafikolyckor saknas. Utskottet har också i annat sammanhang (3LU 1970: 39) framhållit att det är av vikt att erforderligt material insamlas för en bedömning bl. a. av frågan om fordonstågens längd med hänsyn till trafiksäkerhetsrisker och ekonomiska konsekvenser.

Även om sålunda utredningsmaterial saknas torde det dock kunna konstateras att långsamtgående och tyngre fordon stör trafikrytmen, när trafiken är livlig, och därigenom skapar en irritation som i vissa fall medför risktagande och mindre omdömesgilla omkörningar. Riskerna för trafikolyckor — — — (se utskottet s. 32 r. 4) — — — allmänt respekterade.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att den önskade trafikregleringen i första hand bör komma till stånd genom frivilliga åtgärder av det slag som ovan redovisats. Av vad departementschefen uttalat framgår att effekterna av de nyligen utfärdade rekommendationerna kommer att undersökas och ordentligt utvärderas genom det allmännas försorg. Dessa undersökningar bör enligt utskottets mening utvidgas till ett studium av all långsamtgående trafiks betydelse för trafikrytm och trafiksäkerhet. Förutom lastbilar bör undersökningen alltså omfatta även t. ex. bussar samt bilar med husvagnar. Likaså måste närmare undersökas vilka olägenheter en mer omfattande inskränkning av trafiken kan medföra för den berörda lastbilstrafiken och näringslivet. Först sedan dessa undersökningar gjorts och om det

då visar sig att de frivilliga initiativen inte lett fram till en tillfredsställande ordning bör samhället ingripa med en tvingande reglering.

På grund av det anförda anser utskottet att frågan om bemyndigande för Kungl. Maj:t att inskränka trafiken med tyngre lastbilar bör anstå till en sådan bedömning kan göras. Med bifall till motionerna I: 1187 och II: 1395, såvitt nu är i fråga, I: 1203 och II: 1412 samt I: 1204 och II: 1409 avstyrker utskottet propositionen i denna del.

*dels* att det avsnitt som börjar på s. 33 med orden "Den i sistnämnda" och som slutar på s. 34 med orden "riksdagens åtgärd" bort ha följande lydelse:

Vid ovan angivna ställningstagande till frågan om bemyndigande för Kungl. Maj:t att inskränka trafiken med tyngre lastbilar bör motionerna I: 1188 och II: 1394 icke föranleda någon riksdagens åtgärd.

*dels* att utskottet bort hemställa

att riksdagen i anledning av propositionen nr 109 samt motionerna I: 1187 och II: 1395, såvitt nu är i fråga, I: 1203 och II: 1412 samt I: 1204 och II: 1409 ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet ovan anført i fråga om inskränkningar i trafik med tyngre lastbilar.

#### Vid D i utskottets hemställan

IV. beträffande frågan om minimiålder för framsätesspassagerare vid skolskjutsning anser herrarna *Ernulf* (fp), *Skärman* (fp) och *Sellgren* (fp), vilka ansett

att det avsnitt av utlåtandet som på s. 37 börjar med orden "Såsom departementschefen" och som slutar med orden "väl avpassad" bort ha följande lydelse:

Såsom departementschefen — — — se utskottet — — — sju och tio år. Utskottet anser emellertid det böra beaktas att barn i samma ålder kan vara väsentligt olika kroppsligt utvecklade. En god marginal bör därför finnas. Vidare bör uppmärksammas att mindre barn ofta är livliga och lätt stör föraren. Utskottet anser därför att åldersgränsen lämpligen bör sättas vid 12 år.