

Nr 9

Utlåtande i anledning av motion om lagstadgad säkerhetsdeklaration av motorfordon.

Tredje laguskottet har behandlat en inom riksdagens första kammare väckt och till laguskott hänvisad motion, nr 890 av fru *Florén-Winther*.

I motionen hemställes

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om utredning och förslag till lag om säkerhetsdeklaration av motorfordon i enlighet med vad i motionen anförts».

Gällande bestämmelser

Bestämmelserna om *fordons beskaffenhet och utrustning* intar en central plats i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (VTF)*. Enligt 2 § i förordningen får fordon tas i bruk på väg, endast om fordonet är tillförlitligt ur säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. Beträffande bilar, motorcyklar, traktorer och motorredskap, släpfordon och efterfordon, cyklar samt fordon, förspända med dragare, meddelas i dessa hänseenden särskilda bestämmelser i 3—8 §§ VTF.

I VTF finns åtskilliga bestämmelser som syftar till att genom *kontrollåtgärder* av olika slag höja bilparkens standard. Kontrollen sker dels genom registrerings- och typbesiktning, dels genom löpande fordonskontroll.

Regler om *registrerings- och typbesiktning* återfinns i 14 och 15 §§ VTF.

Hos länsstyrelse skall föras bilregister, upptagande bl. a. motorfordon och släpfordon. Vad med motorfordon och släpfordon förstås framgår av 1 § VTF. Såsom villkor för ett fordons registrering — vilken med vissa speciella undantag är en förutsättning för att fordonet skall få användas — gäller, att fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökan antingen godkänts vid registreringsbesiktning, varöver besiktninginstrument utfärdats, eller upptagits i typintyg, samt att fordonet ej därefter underkastats sådan ändring att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i instrumentet eller intyget. Svensk tillverkare av motor- och släpfordon eller i Sverige bosatt generalagent för utländsk tillverkare av sådana fordon kan erhålla tillstånd att få olika typer av tillverkningen besiktigade genom typbesiktning. Om fordon enligt typintyg, som utfärdats av tillverkare eller generalagent med dylikt tillstånd, överensstämmer med eller företer endast vissa smärre avvikelser från godkänt typfordon, skall anses som om fordonet godkänts vid

registreringsbesiktning den dag intyget utfärdats. Registrerat fordon, som undergått sådan ändring att det icke längre överensstämmer med uppgifterna i besiktningstrumentet eller typintyget, skall inställas för registreringsbesiktning.

Vid registreringsbesiktning sker kontroll av samtliga fordonsdetaljer. Vidare sker bl. a. uppmätning av fordonets längd, bredd, hjulbas och eventuellt lastutrymme. Typbesiktning utföres på i princip samma sätt som registreringsbesiktning.

Den *löpande fordonskontrollen* sker dels genom kontrollbesiktning efter beslut av länsstyrelse, dels genom undersökning och kontrollbesiktning vid s. k. flygande inspektion, dels genom inspektion och kontroll hos försäljare av begagnade fordon, dels genom periodisk kontrollbesiktning, dels ock beträffande kopplingsanordningar genom s. k. särskild kopplingsbesiktning (se 22—24 §§ VTF).

Motionen

Motionären framhåller att nya åtgärder måste övervägas för att öka säkerheten i trafiken. Under år 1968 dödades totalt 1 262 personer och skadades totalt 23 028 personer, varav svårt 6 111, vid vägtrafikolyckor. På längre sikt måste samhällsplaneringen syfta till att förbättra trafikmiljön och därigenom skapa förutsättningar för en säkrare trafik. På kortare sikt måste åtgärder eftersträvas, som förmår att höja trafikantgruppernas kunskapsnivå om trafiken, trafikmiljön, fordonet och trafikreglerna. För att skapa förutsättningar för en ökad kunskap om det egna fordonet krävs enligt motionären en lagstiftning angående säkerhetsdeklaration av motorfordon. Detta säges vara ett naturligt krav i vårt s. k. konsumtionssamhälle, där varudeklarationssystemet blir allt vanligare.

I en lagstiftning angående säkerhetsdeklaration av motorfordon bör ingå krav på en noggrann redovisning av olika egenskaper hos motorfordonen vad avser deras accelerationstider, omkörningsegenskaper och bromsförmåga etc. Vidare torde även däckens säkerhetsmarginal ur belastningssynpunkt samt säkerheten hos karossen göras till föremål för prövning och mätning.

Vid mätning av fordonens accelerationsförmåga bör enligt motionären prövas hur lång tid som krävs av varje enskilt fordon för omkörning av t. ex. långträdare med släp. Motionären anför att kunskap om det egna fordonets accelerationsförmåga i en omkörningssituation enligt olika undersökningsresultat är av avgörande betydelse för trafiksäkerheten. Även vid mätning av bilens övriga egenskaper med betydelse ur säkerhetssynpunkt torde enligt motionären klara normer kunna utformas på det sätt som skett i samband med den lagstiftning angående säkerhetsdeklaration av motorfordon, som nyligen införts i Amerika.

Genom införandet av den sålunda föreslagna lagstiftningen säges den enskilda förarens kunskap om det egna fordonet komma att ökas. Därigenom skapas bättre förutsättningar för trafiksäkerheten. Genom en ökad kunskap om fordonets egenskaper hos den enskilde föraren ökas hans eller hennes medvetenhet om det egna körsättets möjligheter och begränsning, framhåller motionären avslutningsvis.

Konsumentutredningen

Konsumentutredningen tillkallades enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 30 juni 1967 för att utreda riktlinjerna för den statliga konsumentupplysningen samt därmed sammanhängande forsknings-, provnings- och undersökningsverksamhet. De ursprungliga direktiven för utredningen har den 20 september 1968 utvidgats till att omfatta även konsumentupplysning om personbilar (1969 års riksdagsberättelse H: 9). I tilläggsdirektiven anförs bl. a. följande.

Inom kommunikationsdepartementet färdigställde under år 1967 en särskild sakkunnig en rapport om vissa förberedande undersökningar angående konsumentupplysning om motorfordon för att få de viktigare hållpunkterna i ämnet klarlagda. (Stencil K 1967: 7). Promemorian, som i huvudsak var begränsad till konsumentupplysning beträffande personbilar, gav ytterligare motiv för en saklig och objektiv konsumentupplysning på detta område. Den gav också belägg för att de informationer av skilda slag som nu finns att tillgå för den bilköpande allmänheten inte uppfyllde alla de anspråk som man från allmänhetens och samhällets sida bör ställa.

Utredningsarbetet skall enligt direktiven inriktas på att utreda möjligheterna att åstadkomma en allsidig konsumentupplysning om personbilar. Upplysningsverksamheten bör avse såväl tekniska egenskaper som ekonomiska faktorer som har betydelse för konsumenten. Det skall beaktas att formen för och organisationen av verksamheten måste påverkas av de i författningar och anvisningar angivna kraven på bilarnas konstruktion och egenskaper samt av den besiktnings- och kontrollverksamhet som sker i anslutning därtill.

En huvuduppgift för utredningen blir enligt direktiven att söka finna en lämplig form för den undersöknings- och provningsverksamhet som måste ligga till grund för konsumentupplysning om personbilar. Härvid anmäler sig frågan i vilken utsträckning och på vilket sätt de data och kontrolluppgifter som kommer fram vid bl. a. bilbesiktningar kan utnyttjas i verksamheten. Utredningen skall undersöka om det är möjligt att i undersöknings- och provningsverksamheten utnyttja resurserna hos bilbesiktningsorgan och institutioner med teknisk inriktning samt att engagera dessa organ i arbetet.

I direktiven framhålls att det är av största betydelse att utredningen beaktar att bilinformationen i möjligaste mån skall tillgodose också trafiksäkerhetssyften. Samråd skall ske med trafiksäkerhetsverket, Aktiebolaget Svensk bilprovning samt andra myndigheter, institutioner och utredningar som sysslar med bilsäkerhetsfrågor eller med andra utredningsuppdraget närliggande frågor.

Det är enligt direktiven angeläget att frågan rörande konsumentupplysning om personbilar snarast löses. Utredningen bör därför bedriva arbetet med denna fråga skyndsamt och i den mån det är möjligt avge förslag i ämnet utan att avvakta resultatet av utredningens arbete i övrigt.

Utskottet

Motionären hemställer att riksdagen hos Kungl. Maj:t skall begära utredning och förslag till lag om säkerhetsdeklaration av motorfordon. I en sådan, på mätningar grundad deklaration bör enligt motionären ingå en noggrann redovisning av olika egenskaper hos motorfordonen, såsom accelerationstider, omkörnings-egenskaper, bromsförmåga m. m. De vidgade kunskaper om sitt fordon's egenskaper som den enskilde bilföraren härigenom skulle erhålla kan enligt motionären antas öka hans medvetenhet om det egna körsättets möjligheter och begränsning. Detta skulle i sin tur skapa förutsättningar för en säkrare trafik, framhåller motionären.

Som framgår av den föregående redogörelsen har konsumentutredningen genom tilläggsdirektiv den 20 september 1968 fått i uppdrag att utreda frågan om konsumentupplysning om personbilar. Utredningsarbetet, som enligt direktiven bör bedrivas skyndsamt, skall inriktas på att åstadkomma en allsidig konsumentupplysning, som bör omfatta tekniska egenskaper och ekonomiska faktorer. I möjligaste mån skall upplysningen tillgodose också trafiksäkerhetssyften. Enligt direktiven blir det vidare en huvuduppgift för utredningen att söka finna en lämplig form för den undersöknings- och provningsverksamhet, som måste ligga till grund för konsumentupplysning i nämnda avseenden.

Med hänsyn till att utredning således pågår rörande den av motionären väckta frågan är någon riksdagens åtgärd i ärendet inte påkallad.

Utskottet hemställer

att motionen I:890 inte föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 3 mars 1970

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK GREBÄCK

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Göran Karlsson (s), Svante Kristiansson (s), Åkesson (fp), Ebbe Ohlsson (m)*, Nils-Eric Gustafsson (cp), Erik Jansson (s)*, Skårman (fp)* och Berglund (s)*;

från andra kammaren: herrar Grebäck (cp), Svenning (s), Ekström (s), Sundelin (s), fröken Anderson (s), herrar Wachtmeister (m)* och Sellgren (fp).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering