

Nr 22

Trafikutskottets betänkande i anledning av motioner om motorfordons utrustning och trafiksäkerhet m. m.**Motionerna**

I motionen 1971:264 av herrar Wååg (s) och Engkvist (s) har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om skyndsamt utredning av frågan om typgodkännande av avgassystem till motordrivna fordon.

I motionen 1971:265 av herrar Wååg (s) och Gustavsson i Ängelholm (s) har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om skyndsamt utredning av frågan om belysningsanordningar på traktorer och motorredskap.

I motionen 1971:266 av herrar Wååg (s) och Johansson i Simrishamn (s) har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om att frågan om fordons och fordonskomponenters tillförlitlighet blir föremål för närmare utredning.

I motionen 1971:267 av herr Wååg m. fl. (s) har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om skyndsamt utredning av frågan om förbud mot användandet av hjälpljus tillsammans med fordonets ordinarie halvljus.

I motionen 1971:402 av herrar Lindahl (s) och Högström (s) har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära sådan författningsändring att nya ändamålsenliga bestämmelser för fordons konstruktion och utrustning skall komma till stånd. Samtidigt bör möjligheterna att ålägga tillverkaren ett större ansvar beträffande fordonens konstruktion från säkerhetssynpunkt tillvaratagas.

I motionen 1971:915 av herr förste vice talmannen Bengtson (c) har hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala att sådana bestämmelser må utfärdas att stötfångarna på bilar ges sådan konstruktion och placering på sådant sätt att den avsedda skyddande effekten uppnås.

Remissyttrandena

Över motionerna har yttranden inhämtats från statens trafiksäkerhetsverk, rikspolisstyrelsen och Svensk bilprovning AB. Se bilaga till detta betänkande.

Utskottet

Motionen 1971:264

Såväl rikspolisstyrelsen som Svensk bilprovning AB framhåller i sina yttranden att en effektivare kontroll av fordonen från bullersynpunkt skulle möjliggöras om krav på typgodkännande av avgassystem infördes. Även säkerhetssynpunkterna understryks i sammanhanget. Den föreslagna utredningen anses därför snarast böra komma till stånd.

Trafiksäkerhetsverket erinrar om det omfattande utredningsarbete som f. n. pågår genom den av Kungl. Maj:t tillkallade trafikbullerutredningen och som bl. a. avser buller från motorfordon. Frågan härom återfinns vidare i trafiksäkerhetsverkets arbetsprogram för ökad trafiksäkerhet avseende tiden 1.7.1970 – 30.6.1972 där den redovisas som "nya föreskrifter; ljuddämpning, tillåtna bullergränser" med hänvisning till såväl internationellt reglemente som trafikbullerutredningen. Trafiksäkerhetsverket studerar för närvarande olika mätmetoder främst för kontroll av fordon i drift och insamlar data men är i övrigt hänvisat till att avvakta utredningens resultat.

Det är enligt verket ännu för tidigt att bestämma vilken utformning föreskrifterna skall ha. Ett tänkbart alternativ är att föreskriva att fordon av vissa kategorier inte får godkännas vid besiktning om de inte är försedda med typgodkända, för fordonen avsedda avgassystem inklusive ljuddämpare. Verket kommer att pröva detta alternativ i samband med att föreskrifter grundade på resultatet av trafikbullerutredningen framtida skall utformas. Om verket skulle stanna för ett sådant alternativ kommer detta att redovisas för Kungl. Maj:t inom ramen för erhållet uppdrag i detta avseende.

Med hänsyn till sålunda redan pågående utredningsarbete på området finner utskottet någon särskild åtgärd i frågan från riksdagens sida f. n. ej erforderlig. Utskottet förutsätter dock att utredningsarbetet bedrivs med skyndsamhet samt att – därest så skulle befinnas påkallat – förslag till separata åtgärder i det av motionärerna angivna syftet föreläggs Kungl. Maj:t innan det mera omfattande utredningsarbetet om fordonsbuller i dess helhet slutförts.

Motionen 1971:265

I sitt yttrande över denna motion framhåller Svensk bilprovning AB att det enligt bolagets mening ej torde medföra några tekniska problem att utrusta samtliga traktorer och motorredskap med sådan belysning som i dag krävs vid färd i mörker på allmän väg. Ej heller kan kostnaden för denna utrustning anses motivera ett bibehållande av nuvarande regler. Bolaget anser att den förordade skärpningen av bestämmelserna bör kunna genomföras snabbt och utan någon mera omfattande utredning.

Enligt rikspolisstyrelsens uppfattning fordrar trafiksäkerheten att fordon alltid vid färd under mörker på väg, såsom detta begrepp definieras i 1 § 1 mom. vägtrafikförordningen, är försedda med tillfredsställande belysnings- och reflexanordningar samt att även andra fordon än bil och motorcykel skall ha belysningen tänd när sikten är nedsatt på grund av dimma eller annan anledning. Styrelsen säger sig även dela motionärernas åsikt att mycket talar för att traktor- och motorredskap alltid skall vara utrustade med de belysnings- och reflexanordningar som f. n. krävs vid färd på allmän väg under mörker. En sådan ändring skulle medföra väsentligt förbättrade kontrollmöjligheter. Enligt rikspolisstyrelsens uppfattning borde den i motionen åsyftade ändringen i vägtrafikförordningen kunna ske utan en föregående utredning. Om så inte är fallet tillstyrker rikspolisstyrelsen en skyndsam utredning i ärendet.

Trafiksäkerhetsverket erinrar om att frågor rörande bl. a. motorredskapens tekniska beskaffenhet och utrustning för närvarande utreds genom den av Kungl. Maj:t tillkallade motorredskapsutredningen. Man kan förvänta att de förslag som utredningen kommer att framlägga omfattar även förslag om förbättrade belysningsanordningar.

Verket har vidare i sitt arbetsprogram för ökad trafiksäkerhet 1.7.1970 – 30.6.1972 i avsnitten II ÅTGÄRDER MED SIKTE PÅ FORDONET tagit upp frågan om nya föreskrifter samt översyn av gällande föreskrifter för traktorer och motorredskap m. m. Arbetet skall enligt programmet grundas på motorredskapsutredningens förslag. Vidare har frågan om reflexanordningar och belysning på traktorer diskuterats i verkets arbetsgrupp med representanter för lantbruksstyrelsen och jordbrukets organisationer. Gruppen har uttalat att belysningsanordningar bör utgöra obligatorisk utrustning på traktorer liksom på bilar.

Inom ramen för arbetsprogrammet pågår dessutom för närvarande inom trafiksäkerhetsverket en fullständig översyn av bestämmelserna om belysningsanordningar på fordon. Samtidigt som största möjliga anpassning till internationella reglementen och rekommendationer eftersträvas kommer strängare och mera specificerade krav att ställas på belysningsanordningarnas beskaffenhet, placering, montering etc. Verket skall i detta syfte studera ett förslag till nytt reglemente som helt nyligen färdigställts

av den under ECE:s expertgrupp för fordonens konstruktion lydande rapportörgruppen för allmänna säkerhetsbestämmelser.

Utskottet kan för sin del – med beaktande av vad trafiksäkerhetsverket sålunda anfört – inte finna det motiverat att från riksdagens sida hos Kungl. Maj:t begära särskilda åtgärder i ämnet. Utskottet förutsätter dock även i detta fall att utredningsarbetet bedrivs med skyndsamhet. Vad beträffar det inom motorredskapsutredningen pågående arbetet beräknas detta, såsom utskottet i sitt utlåtande nr 21 – ang. förbud mot användning av åktruck på landsväg – anfört, i sin helhet kunna avslutas under första halvåret 1972.

Motionen 1971:267

Svensk bilprovning AB delar motionärernas uppfattning att man med hjälpljus monterade och inställda enligt nu gällande bestämmelser i regel ej får någon ökning av siktsträckan.

Enligt bolagets mening medför korrekt inställda hjälpljus endast obetydliga förbättringar från siktsynpunkt vid körning på halvljus. Å andra sidan kan felaktig montering och inställning av dessa belysningsanordningar få allvarliga konsekvenser i trafiken med hänsyn till risken för bländning. Bolaget anser därför att frågan om förbud mot användning av hjälpljus tillsammans med halvljus allvarligt bör övervägas och tillstyrker därför att den av motionärerna föreslagna utredningen kommer till stånd.

Rikspolisstyrelsen förklarar sig i allt väsentligt ansluta sig till vad motionärerna anfört mot användandet av hjälpljus tillsammans med ordinarie halvljus. Styrelsen anser vidare att så länge hjälpljus i nuvarande form tillåts försvårar dessa en effektiv kontroll av halvljusets inställning. Hjälpljusens placering och fastsättning gör att en från början rätt inställning mycket lätt rubbas. Styrelsen har inget att erinra mot en skyndsamt utredning i ärendet. Dock ifrågasätter styrelsen om inte, med hänsyn bl. a. till den trafikfara som ett bländande ljus utgör, ett direkt förbud mot användande av hjälpljus tillsammans med ordinarie halvljus kunde utfärdas utan en föregående utredning.

Trafiksäkerhetsverket förklarar att det för närvarande företar en total översyn av bestämmelserna om belysningsanordningar på fordon. Samtidigt som därvid största möjliga anpassning till internationella reglementen och rekommendationer eftersträvas kommer strängare och mera specificerade krav att ställas på belysningsanordningarnas beskaffenhet, placering, montering etc. Av betydelse för denna översyn är det tidigare nämnda förslaget till nytt reglemente, som helt nyligen färdigställts av den under ECE:s expertgrupp för fordons konstruktion lydande rapportörgruppen för allmänna säkerhetsbestämmelser. Trafiksäkerhetsverkets arbetsprogram för ökad trafiksäkerhet 1.7.1970 – 30.6.1972 omfattar även frågor rörande montering och användning av extra lyktor på bilar.

Verket delar motionärernas uppfattning att frågan om användande av extra lyktor tillsammans med halvljus från fordonens huvudstrålkastare skyndsammast måste utredas och åtgärder vidtagas för effektivt stävande av det missbruk av extra lyktor som nu förekommer. Verket avser därför att utföra denna del av översynen för sig med förtursrätt.

Redan i trafikutskottets utlåtande 1971:8 – i anledning av motioner rörande trafiksäkerheten m. m. – framhölls att utskottet anser det angeläget att tillåtligheten av hjälpljus närmare regleras. Med hänsyn till att inom trafiksäkerhetsverket en särskild arbetsgrupp tillsatts med uppgift att noggrant studera och pröva möjligheter till förbättrad fordonsbelysning m. m. ansågs någon riksdagens särskilda åtgärd i ämnet då ej påkallad. Utskottet är alltjämt av samma uppfattning och hänvisar därvid till vad trafiksäkerhetsverket anfört – innebärande bl. a. att berörda översyn avses skola företagas med förtursrätt.

Motionerna 1971:266 och 1971:402

Beträffande förstnämnda motion framhåller Svensk bilprovning AB att strävan mot säkrare fordon genom skärpta krav ofta medför att tidigare använda enkla konstruktioner ej längre kan godtas utan måste ersättas med mera komplicerade och därmed ofta mindre funktionssäkra konstruktioner. Bolaget anser att man bör tillvarata möjligheterna att med moderna metoder bestämma fordonets tillförlitlighet. En redovisning av de väsentliga säkerhetsdetaljernas tillförlitlighet anses ha en gynnsam effekt från trafiksäkerhetssynpunkt. Även från konsumentpolitisk synpunkt bör en deklaration av fordonets tillförlitlighet bedömas som synnerligen värdefull.

Enligt bolagets mening är det därför angeläget att den i motionen behandlade frågan blir föremål för närmare utredning.

I anledning av motionen 1971:402 framhåller bolaget att de fordons tekniska kraven bör bygga på utredningsmaterial som bl. a. belyser hur utformningen av olika fordonskomponenter påverkar fordonets trafiksäkerhet. Genom bl. a. en ingående analys av trafikolyckorna bör det vara möjligt att i ökad omfattning bedöma den fordons tekniska faktorns roll i olycksförloppen och på grundval härav uppställa säkerhetskrav som tar sikte på att eliminera de fordonsberoende olycksorsakerna.

Om bestämmelserna skall få avsedd effekt krävs att de även innehåller preciserade anvisningar rörande provning och kontroll. Enligt bolagets mening bör fordonstillverkare alltid ansvara för att levererade fordon i alla avseenden överensstämmer med gällande krav. Bolaget anser det vara av synnerlig vikt att de av motionärerna aktualiserade frågorna ägnas ökad uppmärksamhet och tillräckligt beaktas i arbetet med föreskrifter på fordonsområdet.

Rikspolisstyrelsen anser frågan om fordons och dess komponenters tillförlitlighet angelägen. Den i motionen 1971:266 avsedda tillförlitlighetstekniken anses erbjuda vissa möjligheter att på ett säkrare sätt än hittills bedöma olika komponenters tillförlitlighet och hållbarhet. Rikspolisstyrelsen tillstyrker därför att frågan härom närmare utreds.

Styrelsen anser det vidare ej acceptabelt ur trafiksäkerhetssynpunkt att viktiga fordonsdetaljer saknas i utrustningsbestämmelserna. Styrelsen tillstyrker därför motionen 1971:402 och anser att en författningsändring som medför både ändamålsenliga bestämmelser för fordons konstruktion och utrustning och ett ökat ansvar för tillverkaren kommer att bli till gagn för trafiksäkerheten. Det framhålls också att ett internationellt samarbete syftande till likartade bestämmelser som tillgodoser säkerhetskravet vore önskvärt.

Trafiksäkerhetsverket framhåller att — med hänsyn till bilindustrins och bilhandelns internationella karaktär — de i motionen 1971:266 behandlade frågorna rörande bilars konstruktion och beskaffenhet inkluderande livslängd och tillförlitlighet rätteligen bör regleras genom internationella reglementen och normer. Frågor av denna art har också vid flera tillfällen dryftats såväl inom ECE:s expertgrupp för fordons konstruktion som under expertgruppen lydande rapportörsgrupper. Det har emellertid inom dessa grupper bestämt hävdats att de reglementen med krav på fordons beskaffenhet och utrustning som det närmast är gruppernas uppgift att utarbeta och fastställa inte skall innehålla dimensions-, material- eller kvalitetskrav. Sådana krav skall i stället säkerställas genom att vid konstruktion och tillverkning internationella standard och normer tillämpas. Det internationella arbetet rörande dessa standard och normer handhas av ISO — International Organization for Standardization — med den tekniska kommittén ISO/TC 22, Bilar. Den svenska medverkan inom kommittén organiseras av Sveriges Mekanförbund. Trafiksäkerhetsverket har representanter i flertalet svenska arbetsgrupper deltagande i den tekniska kommitténs och underlydande subkommittéers arbete.

Oaktat detta har i de svenska säkerhetsbestämmelserna, som återfinns i trafiksäkerhetsverkets föreskrifter, medtagits krav som har direkt att göra med komponenters livslängd och tillförlitlighet. En avgörande faktor i detta sammanhang är svårigheterna att finna praktiskt användbara metoder att vid besiktning av fordon eller utrustningsdetaljer för fordon kontrollera att uppställda krav syftande till långsiktig funktionsduglighet och tillförlitlighet är uppfyllda. Trafiksäkerhetsverket är emellertid berett att i avvaktan på internationella normer i detta avseende i det fortsatta arbetet med tekniska bestämmelser tillgodose önskemålen om krav rörande livslängd och tillförlitlighet i den utsträckning därför erforderliga kontrollmetoder kan åstadkommas.

Frågor rörande fordons och fordonskomponenters tillförlitlighet är även föremål för den av Kungl. Maj:t tillkallade konsumentutredningen.

I anledning av motionen 1971:402 erinras om att i trafiksäkerhetsverkets arbetsprogram för ökad trafiksäkerhet 1.7.1970 – 30.6.1972 under rubriken ÅTGÄRDER MED SIKTE PÅ FORDONET ett stort antal projekt redovisas avseende utveckling av nya säkerhetskrav i fråga om konstruktion, utrustning m. m. för nya bilar. Bland de konstruktions- och utrustningsdetaljer som sålunda skall bli föremål för åtgärder märks ram och hjulupphängning med fjädring och stötdämpare som också omnämns i motionen. Resultatet av nämnda arbete skall i den mån trafiksäkerhetsverket inte med stöd av gällande författningsbestämmelser själv kan fastställa skärpta eller utökade krav på fordonens konstruktion och utrustning redovisas för Kungl. Maj:t i form av förslag till författningsändringar.

Bilarnas säkerhetsbälten har redan tidigare ägnats stor uppmärksamhet såväl vad avser utveckling av förbättrade konstruktioner som propaganda för ökad användning. Kungl. Maj:t har nyligen beslutat att uppdra åt trafiksäkerhetsverket att utreda och fastslå nya normer för säkerhetsbälten. Verket skall bl. a. undersöka om fördelarna med s. k. rullbälten är så stora att man bör prioritera denna bältestyp.

Kungl. Maj:t har även beslutat införa krav på anordningar för rengöring av strålkastarna under färd från och med 1974 års modeller. Närmare bestämmelser med krav på sådana anordningar skall snarast fastställas av trafiksäkerhetsverket.

Det ovan beskrivna utvecklingsarbetet bedrivs av trafiksäkerhetsverket i samråd med verkets arbetsgrupp för säkerhetskrav på nya bilar samt verkets arbetsgrupp för anvisningar om trafiksäkerhetskrav vid statlig upphandling av bilar.

De båda nu förevarande motionerna berör delvis samma frågor, varför utskottet anser det lämpligt att pröva dem i ett sammanhang.

I likhet med motionärerna finner utskottet därvid i och för sig angeläget att ändamålsenliga bestämmelser för fordons konstruktion och utrustning samt tillförlitlighet kommer till stånd. Möjligheterna synes också böra undersökas att ålägga tillverkaren ett större ansvar beträffande fordonens konstruktion från säkerhetssynpunkt. Såsom av trafiksäkerhetsverkets yttrande framgår bedrivs emellertid på här ifrågavarande område ett omfattande utrednings- och utvecklingsarbete såväl utomlands som i Sverige. I sistnämnda fall hänvisas bl. a. till verkets eget utredningsarbete samt till det inom konsumentutredningen pågående arbetet. Utskottet kan med beaktande bl. a. härav inte finna det påkallat att från riksdagens sida f. n. begära ytterligare utredning i ämnet. Ej heller finner utskottet det lämpligt att redan nu hos Kungl. Maj:t föreslå de av motionärerna begärda författningsändringarna. Innan sådana vidtas

bör nämligen enligt utskottets uppfattning ytterligare resultat av pågående utredningsarbete avvaktas. Med hänsyn inte minst till de trafiksäkerhetsmässiga aspekterna finner utskottet dock arbetet härmed böra effektiviseras och påskyndas.

Motionen 1971:915

Svensk bilprovning AB framhåller att de påtalade svagheterna hos dagens stötfångare även uppmärksammats i andra länder. Hösten 1970 publicerades i USA ett förslag till ny Federal Motor Vehicle Safety Standard med krav på bättre stötfångare på personbilar. Man vill åstadkomma en stötfångare, som dels minskar risken för skador på förare och passagerare vid kollisioner i hög fart, dels skyddar fordonet, i första hand olika säkerhetssystem, såsom belysning, bränsle- och avgassystem, huvlås m. m. vid kollisioner i låg fart. En sådan åtgärd bedöms dessutom minska försäkringsbolagens kostnader för s. k. parkeringsskador vilka ofta är mycket höga. Stötfångarna skall enligt förslaget förutom angivna hållfasthetskrav ha ett enhetligt utförande och en enhetlig placering. Bestämmelserna avses träda i kraft den 1.8.1972 och har enligt uppgift redan medfört att biltillverkarnas konstruktionsavdelningar börjat utveckla stötfångare för 1972 års modeller i enlighet med förslaget.

Enligt bolagets mening är det lämligt att undersöka i vad mån de amerikanska bestämmelserna kan läggas till grund för svenska föreskrifter om stötfångare. Bolaget tillstyrker därför förslagen i motionen.

Rikspolisstyrelsen säger sig i huvudsak dela motionärens åsikt att bilarnas stötfångare i vissa fall är behäftade med bristfälligheter samt att enhetliga bestämmelser vore önskvärda. Enhetliga bestämmelser för stötfångares konstruktion och placering medför emellertid stora praktiska svårigheter. Internationellt likartade regler kunde emellertid bidra till lösning av problemet.

Trafiksäkerhetsverket framhåller till en början att stötfångare inte är en i vägtrafikförordningen omnämnd utrustning som är obligatorisk för bilar. Det föreligger därför inte något hinder att vid besiktning godkänna bil som saknar stötfångare. Anledningen till att de flesta bilar är försedda med stötfångare som standardutrustning är främst den att de vid mycket lätta kollisioner skyddar bilens karosseri mot skador som kan vara svåra och dyrbara att reparera. Ur denna synpunkt skulle det onekligen vara till stor fördel om stötfångarna på alla bilar var placerade på samma höjd. En sådan standardisering är dock mycket svår att genomföra på grund av bilarnas varierande storlek och utförande. Arbetet därmed har pågått och pågår alltjämt, främst inom den internationella standardiseringsorganisationen, ISO. I anslutning härtill erinras om det förut nämnda amerikanska förslaget i bl. a. denna fråga, vars genomförande anses komma att få återverkningar även på det europeiska bilsäkerhetsarbetet.

Slutligen erinras om att i statens trafiksäkerhetsverks arbetsprogram för ökad trafiksäkerhet 1.7.1970 – 30.6.1972 under rubriken ÅTGÄRDER MED SIKTE PÅ FORDONET stötfångare på bilar upptas som objekt för ett utvecklingsarbete som syftar till framtagning av underlag för bedömning av behovet av och utarbetande under den aktuella perioden eller senare av nya föreskrifter. Verket följer därvid med uppmärksamhet det tekniska utvecklingsarbete, som bedrivs inom National Highway Traffic Safety Administration samt inom ECE:s Inland Transport Committée och ISO:s Technical Committée.

Då utskottet för sin del anser sig kunna utgå från att trafiksäkerhetsverket i enlighet med det anförda uppmärksamt följer utvecklingen på området såväl utomlands som i Sverige samt också föranstaltar om vidtagande av lämpliga åtgärder finner utskottet det f. n. inte påkallat att från riksdagens sida göra en särskild framställning i ämnet hos Kungl. Maj:t. Motionen avstyrks därför.

Under återopande av det anförda hemställer utskottet

1. att riksdagen avslår motionen 1971:264,
2. att riksdagen avslår motionen 1971:265,
3. att riksdagen avslår motionen 1971:267,
4. att riksdagen avslår motionen 1971:266,
5. att riksdagen avslår motionen 1971:402,
6. att riksdagen avslår motionen 1971:915.

Stockholm den 19 oktober 1971

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

Närvarande: herrar Mellqvist (s), Hjorth (s), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Rosqvist (s), Brundin (m), Lindberg (s), Håkansson (c), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Karlsson i Malung (s), Torwald (c), Taube (fp), Clarkson (m), fru Thunvall (s) och herr Sundgren (s).

Bilaga**Yttranden över motionerna 1971:264, 1971:265, 1971:266, 1971:267, 1971:402 och 1971:915****Motionen 1971:264****Statens trafiksäkerhetsverk (14.4.1971)**

Till 1958 års överenskommelse om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt ömsesidigt erkännande av sådant godkännande, vilken Sverige biträtt den 21.4.1959 (SFS 1960:167, 1967:680), finns bl. a. fogat ett reglemente nr 9 avseende godkännande av fordon med avseende på buller (E/ECE/TRANS/505/Add8). Reglementet tillämpas t. v. av Italien, Tjeckoslovakien och Jugoslavien. Reglementet innehåller dock inte något krav att avgassystem på bil skall vara typgodkänt.

För närvarande pågår genom den av Kungl. Maj:t tillkallade trafikbulerutredningen ett omfattande utredningsarbete som bl. a. avser buller från motorfordon. Trafiksäkerhetsverket har biträtt utredningen bl. a. genom fältprov i stor skala.

Frågan om buller från motorfordon återfinns i trafiksäkerhetsverkets arbetsprogram för ökad trafiksäkerhet avseende tiden 1.7.1970–30.6.1972 där den redovisas som ”nya föreskrifter; ljuddämpning, tillåtna bullergränser”, med hänvisning till såväl ECE reglemente som trafikbulerutredningen. Trafiksäkerhetsverket studerar för närvarande olika mätmetoder främst för kontroll av fordon i drift och insamlar data, men är i övrigt hänvisat till att avvakta utredningens resultat.

Det är ännu för tidigt att bestämma vilken utformning föreskrifterna skall ha. Ett tänkbart alternativ är att föreskriva att fordon av vissa kategorier inte får godkännas vid besiktning, om de inte är försedda med typgodkända, för fordonen avsedda avgassystem inklusive ljuddämpare. Verket kommer att pröva detta alternativ i samband med att föreskrifter grundade på resultatet av trafikbulerutredningen framdeles skall utformas. Om verket skulle stanna för ett sådant alternativ kommer detta att redovisas för Kungl. Maj:t inom ramen för erhållet uppdrag i detta avseende.

Rikspolisstyrelsen (14.4.1971)

Rikspolisstyrelsen delar motionärernas åsikt om att avgaserna i form av luftföroreningar och buller inverkar menligt på vår miljö.

Registrerat motorfordon, som är minst två år gammalt, skall årligen undergå kontrollbesiktning, varvid bl. a. avgassystemet undersöks. Därutöver sker – huvudsakligen av polisen – stickprovsvis flygande inspektion

av motorfordon och mopeder innefattande bl. a. kontroll av avgassystemet. Både vid kontrollbesiktning och flygande inspektion prövas huruvida fordonet är utrustat i enlighet med bestämmelserna 3 § 1 mom j, 4 § 1 mom g vägtrafikförordningen eller beträffande moped 3 § d mopedförordningen, dvs. med avseende bl. a. på förekomsten av effektiv anordning för att hindra störande ljud från avgaserna (ljuddämpare). Trafiksäkerhetsverket har till ovannämnda paragrafer utfärdat närmare föreskrifter.

Polisen har dessutom möjlighet att ingripa jml 58 § vägtrafikförordningen samt 10 § mopedförordningen om någon t. ex. behandlar sitt fordon så att onödigt buller uppstår.

Möjligheten till effektivare kontroll av fordonens avgassystem ur bullersynpunkt skulle utan tvekan bli avsevärt större om typgodkända avgassystem fordrades. Dock måste godkännandet utmärkas på sådant sätt, att det vid kontrollbesiktning och flygande inspektion lätt kan avgöras om godkänt avgassystem används.

Med hänsyn till de ökade kontrollmöjligheter som ett typgodkännande skulle medföra samt det förhållandet att avgassystemet ej påverkas av andra system tillstyrker styrelsen en skyndsamt utredning av frågan om typgodkännande av avgassystem till motordrivna fordon.

AB Svensk bilprovning (23.4.1971)

I motionen nr 264 av herrar Wååg och Engkvist behandlas möjligheterna att genom typgodkännande av avgassystem till motordrivna fordon minska fordonsbullret.

Som påpekas i motionen härrör en stor del av bullret i vår omgivning från olika slag av motorfordon. Avloppsgaserna från fordonens motorer torde svara för en icke oväsentlig del av det totala fordonsbullret. Nuvarande bestämmelser i vägtrafikförordningen om att bil med förbränningsmotor skall vara försedd med avgasrör och effektiv anordning för att hindra störande ljud från avgaserna (ljuddämpare) är inte tillräckliga för att komma till rätta med bullerstörningarna från motorfordon. Även om fordonet som nytt har en acceptabel bullernivå finns inga garantier för att detta förhållande består under fordonets brukstid.

Som motionärerna framhållit finns möjligheter att vid den löpande fordonskontrollen vidta sanktioner mot de mest bullrande fordonen. Avsaknaden av närmare föreskrifter om högsta tillåtna gränsvärden för fordonsbuller samt mättekniska problem begränsar emellertid möjligheterna att effektivt kontrollera det stora flertalet fordon. De krav, som enligt gällande ISO-standard ställes på mätplatsens beskaffenhet vid bullermätning, går endast i undantagsfall att uppfylla vid rutinmässig fordonskontroll.

Genom typgodkännande av avgassystem skulle det bli möjligt att åstadkomma en effektivare kontroll av fordonen från bullersynpunkt.

Typprovnningen öppnar även möjligheter att i ökad utsträckning beakta de särskilda problem från bl. a. säkerhetssynpunkt, som sammanhänger med att nuvarande avgassystem i allmänhet har kort livslängd. Med lämplig provningsmetod, som simulerar påfrestningarna i trafiken, bör det vara möjligt att uppställa särskilda krav, som även säkerställer en minimilivslängd hos systemet. Bolaget ansluter sig till motionärernas hemställan och anser att den föreslagna utredningen snarast bör komma till stånd.

Motionen 1971:265

Statens trafiksäkerhetsverk (14.4.1971)

Frågor bl. a. rörande motorredskapens tekniska beskaffenhet och utrustning utreds för närvarande genom den av Kungl. Maj:t tillkallade motorredskapsutredningen. Man kan förvänta att de förslag, som utredningen kommer att framlägga, omfattar även förslag om förbättrade belysningsanordningar.

Trafiksäkerhetsverket har i sitt arbetsprogram för ökad trafiksäkerhet 1.7.1970–30.6.1972 i avsnittet II ÅTGÄRDER MED SIKTE PÅ FORDONET tagit upp frågan om nya föreskrifter samt översyn av gällande föreskrifter för traktorer och motorredskap m. m. Arbetet skall enligt programmet grundas på motorredskapsutredningens förslag. Vidare har frågan om reflexanordningar och belysning på traktorer diskuterats i verkets arbetsgrupp med representanter från lantbruksstyrelsen och jordbrukets organisationer. Gruppen har uttalat att belysningsanordningar bör utgöra obligatorisk utrustning på traktorer liksom på bilar.

Inom ramen för arbetsprogrammet pågår dessutom för närvarande inom trafiksäkerhetsverket en fullständig översyn av bestämmelserna om belysningsanordningar på fordon. Samtidigt som största möjliga anpassning till internationella reglementen och rekommendationer eftersträvas kommer strängare och mera specificerade krav att ställas på belysningsanordningarnas beskaffenhet, placering, montering etc. Verket skall i detta syfte studera ett förslag till nytt reglemente som helt nyligen färdigställts av den under ECE:s expertgrupp för fordons konstruktion (WP 29) lydande rapportörgruppen för allmänna säkerhetsbestämmelser (GRSG).

Rikspolisstyrelsen (14.4.1971)

De frågor, som tas upp i motionen, har upptagits av rikspolisstyrelsen i en framställning till Konungen den 17.6.1969, dnr B-332-2726/69, avseende bl. a. ändringar i vägtrafikförordningen beträffande belysning på traktorer och motorredskap. Ändringsförslagen grundade sig på erfaren-

heter som vunnits främst under polisens fältarbete. Enligt styrelsens uppfattning fordrar trafiksäkerheten att fordon alltid vid färd under mörker på väg, såsom detta begrepp definieras i 1 § 1 mom vägtrafikförordningen, är försedda med tillfredsställande belysnings- och reflexanordningar samt att även andra fordon än bil och motorcykel skall ha belysningen tänd när sikten är nedsatt på grund av dimma eller annan anledning.

På grund härav hemställde styrelsen dels att "allmän väg, gata eller annan allmän plats" i 5 § 2 mom första stycket och 6 § 4 mom andra stycket vägtrafikförordningen skulle ändras till "väg" dels ock att reglerna måtte ändras beträffande belysning på fordon under färd när sikten är nedsatt till följd av dimma eller annan anledning, t. ex. tätt regn eller snöfall.

Styrelsen delar även motionärernas åsikt, att mycket talar för att traktor och motorredskap alltid skall vara utrustade med de belysnings- och reflexanordningar, som f. n. krävs vid färd på allmän väg under mörker. En dylik ändring skulle medföra väsentligt förbättrade kontrollmöjligheter.

Enligt rikspolisstyrelsens uppfattning borde den i motionen åsyftade ändringen i vägtrafikförordningen kunna ske utan en föregående utredning. Om så inte är fallet tillstyrker rikspolisstyrelsen en skyndsam utredning i ärendet.

AB Svensk bilprovning (23.4.1971)

I motionen nr 265 av herrar Wååg och Gustavsson i Ängelholm angående belysningsanordningarna på traktor och motorredskap föreslås en skyndsam utredning av vilka krav, som bör gälla för dessa anordningar. De skäl, som anförs för ett obligatoriskt krav på belysningsanordningar på dessa fordon, är enligt bolagets mening tungt vägande.

I den allt tätare trafiken på våra vägar är det från trafiksäkerhetssynpunkt nödvändigt att alla fordon, som framföres under dåliga siktförhållanden, har belysning i sådan omfattning att de lätt kan upptäckas av andra trafikanter. Detta krav är minst lika viktigt för långsamgående fordon som för övriga.

Vid färd i dagsljus med traktor eller motorredskap, som ej brukas i mörker och följaktligen saknar belysningsanordningar, kan siktförhållandena snabbt förändras på grund av regn, dis, dimma eller snöfall. Endast i undantagsfall torde man kunna räkna med att föraren avbryter färden och inväntar bättre väderleksförhållanden.

Enligt bolagets mening torde det ej medföra några tekniska problem att utrusta samtliga traktorer och motorredskap med sådan belysning som idag krävs vid färd i mörker på allmän väg. Ej heller kan kostnaden för denna utrustning anses motivera ett bibehållande av nuvarande regler.

Som motionärerna framhållit skulle ett allmänt krav på belysningsanordningen på ifrågavarande fordon vara till fördel även från besiktningssynpunkt. Bolaget anser att den förordade skärpningen av bestämmelserna bör kunna genomföras snabbt och utan någon mera omfattande utredning. Bolaget tillstyrker därför förslagen i motionen.

Motionen 1971:266

Statens trafiksäkerhetsverk (15.4.1971)

Med hänsyn till bilindustrins och bilhandelns internationella karaktär bör de i motionen behandlade frågorna rörande bilars konstruktion och beskaffenhet inkluderande livslängd och tillförlitlighet rätteligen regleras genom internationella reglementen och normer. Frågor av denna art har också vid flera tillfällen dryftats inom såväl ECE:s expertgrupp för fordons konstruktion (WP 29) som under expertgruppen lydande rapportörgrupper. Det har emellertid inom dessa grupper bestämt hävdats att de reglementen med krav på fordons beskaffenhet och utrustning, som det närmast är gruppernas uppgift att utarbeta och fastställa, inte skall innehålla dimensions-, material- eller kvalitetskrav. Sådana krav skall i stället säkerställas genom att vid konstruktion och tillverkning internationella standard och normer tillämpas. Det internationella arbetet rörande dessa standard och normer handhas av ISO – International Organization for Standardization – med den tekniska kommittén ISO/TC 22, Bilar. Den svenska medverkan inom kommittén organiseras av Sveriges Mekanförbund. Trafiksäkerhetsverket har representanter i flertalet svenska arbetsgrupper deltagande i den tekniska kommitténs och underlydande sub-kommittéers arbete.

Oaktat detta har i de svenska säkerhetsbestämmelserna, som återfinns i trafiksäkerhetsverkets föreskrifter, medtagits krav som har direkt att göra med komponenters livslängd och tillförlitlighet. En avgörande faktor i detta sammanhang är svårigheterna att finna praktiskt användbara metoder att vid besiktning av fordon eller utrustningsdetaljer för fordon kontrollera att uppställda krav syftande till långsiktig funktionsduglighet och tillförlitlighet är uppfyllda. Trafiksäkerhetsverket är emellertid berett att i avvaktan på internationella normer i detta avseende i det fortsatta arbetet med tekniska bestämmelser tillgodose önskemålen om krav rörande livslängd och tillförlitlighet i den utsträckning därför erforderliga kontrollmetoder kan åstadkommas.

Frågor rörande fordons och fordonskomponenters tillförlitlighet är även föremål för den av Kungl. Maj:t tillkallade konsumentutredningen.

Rikspolisstyrelsen (14.4.1971)

Rikspolisstyrelsen anser frågan om fordons och dess komponenters tillförlitlighet angelägen. Det är ur trafiksäkerhetssynpunkt av stor betydelse att tillvarata alla tekniska framsteg som är av sådan art att de kan praktiskt utnyttjas till kostnader som står i rimlig proportion till säkerhetsvinsterna. Den i motionen avsedda tillförlitlighetstekniken syns erbjuda vissa möjligheter att på ett säkrare sätt än hittills bedöma olika komponenters tillförlitlighet och hållbarhet. Rikspolisstyrelsen tillstyrker därför att frågan om fordons och fordonskomponenters tillförlitlighet närmare utreds.

Styrelsen har i anledning av motion 1971:402 avgivit yttrande och därvid tillstyrkt att nya bestämmelser för fordons konstruktion och utrustning borde komma till stånd. Föreliggande motion syns delvis upptaga samma fråga.

AB Svensk bilprovning (23.4.1971)

Motionen nr 266 av herrar Wååg och Johansson i Simrishamn utmynnar i en hemställan om att frågan om fordons och fordonskomponenters tillförlitlighet blir föremål för närmare utredning.

Strävan mot säkrare fordon genom skärpta krav medför ofta att tidigare använda enkla konstruktioner ej längre kan godtas utan måste ersättas med mera komplicerade och därmed ofta mindre funktionssäkra konstruktioner. Bolaget anser att man bör tillvarata möjligheterna att med moderna metoder bestämma fordonets tillförlitlighet. Som framhålls i motionen torde en redovisning av de väsentliga säkerhetsdetaljernas tillförlitlighet ha en gynnsam effekt från trafiksäkerhetssynpunkt. Även från konsumentpolitisk synpunkt bör en deklARATION av fordonets tillförlitlighet bedömas som synnerligen värdefull. Det borde nämligen vara naturligt för en bilköpare att inte köpa enbart prestanda och design utan också en viss förväntad funktionsmängd. Tillförlitlighetsnivån hos fordon och dess komponenter kan följaktligen förväntas bli ett positivt konkurrensmedel.

I detta sammanhang bör framhållas nödvändigheten av väl definierade provnings- och kontrollmetoder. Tillverkaren skall kunna använda sig av en metodik, som dels tillfredsställande simulerar verkligheten, dels presenterar data från provningen enligt en fastställd rutin.

Enligt bolagets mening är det angeläget att den i förevarande motion behandlade frågan blir föremål för närmare utredning.

Motionen 1971:267**Statens trafiksäkerhetsverk (15.4.1971)**

Trafiksäkerhetsverket företar för närvarande en total översyn av bestämmelserna om belysningsanordningar på fordon. Samtidigt som därvid största möjliga anpassning till internationella reglementen och rekommendationer eftersträvas kommer strängare och mera specificerade krav att ställas på belysningsanordningarnas beskaffenhet, placering, montering etc. Av betydelse för denna översyn är det förslag till nytt reglemente, som helt nyligen färdigställts av den under ECE:s expertgrupp för fordons konstruktion (WP 29) lydande rapportörsgruppen för allmänna säkerhetsbestämmelser (GRSG).

Såsom framgår av trafiksäkerhetsverkets arbetsprogram för ökad trafiksäkerhet 1.7.1970–30.6.1972 omfattar ovan nämnda översyn även frågor rörande montering och användning av extra lyktor på bilar. Verket delar motionärernas uppfattning att frågan om användandet av extra lyktor tillsammans med halvljus från fordonens huvudstrålkastare skyndsammast måste utredas och åtgärder vidtagas för effektivt stävande av det missbruk av extra lyktor som nu förekommer. Verket avser därför att utföra denna del av översynen för sig med förtursrätt.

Rikspolisstyrelsen (14.4.1971)

Styrelsen delar i allt väsentligt vad motionärerna anfört mot användandet av hjälpljus tillsammans med ordinarie halvljus. Speciellt vill rikspolisstyrelsen understryka att hjälpljusen skall anses bländande, om belysningsstyrkan mätt 25 m framför strålkastaren – sett i de utgående strålarnas riktning – i någon punkt ovanför horisontalplanet genom strålkastarens centrum överstiger 1,0 lux. Samma värden gäller för bedömandet om halvljuset skall anses bländande. Hjälpljuset ger således vid korrekt inställning i allmänhet ej någon siktsträcka utöver halvljusets under förutsättning att halvljuset håller den högsta tillåtna belysningsstyrkan.

Genom felaktig montering och inställning har många halvljus en bländande effekt, som utgör stor trafikfara. Styrelsen anser att så länge hjälpljus i nuvarande form tillåts försvårar dessa en effektiv kontroll av halvljusets inställning. Hjälpljusens placering och fastsättning gör att en från början rätt inställning mycket lätt rubbas.

Rikspolisstyrelsen har inget att erinra mot en skyndsamt utredning i ärendet. Dock ifrågasätter styrelsen om inte, med hänsyn bl. a. till den trafikfara som ett bländande ljus utgör, ett direkt förbud mot användande av hjälpljus tillsammans med ordinarie halvljus kunde utfärdas utan en föregående utredning.

AB Svensk bilprovning (23.4.1971)

Motionen nr 267 av herr Wååg m. fl. behandlar användandet av hjälpljus på motorfordon.

Motionärernas uppfattning att man med hjälpljus monterade och inställda enligt nu gällande bestämmelser i regel ej får någon ökning av siktsträckan delas helt av bolaget. Vid fordonsbesiktningar hos bolaget påträffas dagligen hjälpljus, som är så inställda, att de avger bländande sken. Antalet fordon, som brukas med bländande mötesljus, torde emellertid vara betydligt större beroende på dels att fordonsägarna före besiktning ofta torde "ställa ner" ljuset, dels att hjälpljusen relativt ofta är bortkopplade vid besiktningstillfället.

Under tiden 18.11.70–11.12.70 utfördes på en av bolagets stationer en särskild undersökning av hjälpljus, avsedda att användas tillsammans med halvljus. Av 50 kontrollerade hjälpljus hade 30 bländande sken medan 31 var bristfälligt fastsatta och endast 8 hade godtagbar fastsättning och inställning.

Enligt bolagets mening medför korrekt inställda hjälpljus endast obetydliga förbättringar från siktsynpunkt vid körning på halvljus. Å andra sidan kan felaktig montering och inställning av dessa belysningsanordningar få allvarliga konsekvenser i trafiken med hänsyn till risken för bländning. Bolaget anser därför att frågan om förbud mot användning av hjälpljus tillsammans med halvljus allvarligt bör övervägas och tillstyrker därför att den av motionärerna föreslagna utredningen kommer till stånd.

Motionen 1971:402**Statens trafiksäkerhetsverk (14.4.1971)**

I trafiksäkerhetsverkets arbetsprogram för ökad trafiksäkerhet 1.7.1970–30.6.1972 redovisas under rubriken ÅTGÄRDER MED SIKTE PÅ FORDONET ett stort antal projekt avseende utveckling av nya säkerhetskrav i fråga om konstruktion, utrustning m. m. för nya bilar. Bland de konstruktions- och utrustningsdetaljer som sålunda skall bli föremål för åtgärder märks ram och hjulupphängning med fjädring och stötdämpare som också omnämns i motionen. Resultatet av nämnda arbete skall i den mån trafiksäkerhetsverket inte med stöd av gällande författningsbestämmelser själv kan fastställa skärpta eller utökade krav på fordonens konstruktion och utrustning redovisas för Kungl. Maj:t i form av förslag till författningsändringar.

Bilarnas säkerhetsbälten har redan tidigare ägnats stor uppmärksamhet såväl vad avser utveckling av förbättrade konstruktioner som propaganda för ökad användning. Kungl. Maj:t har nyligen beslutat att uppdra åt trafiksäkerhetsverket att utreda och fastslå nya normer för säkerhets-

bälten. Verket skall bl. a. undersöka om fördelarna med s. k. rullbälten är så stora att man bör prioritera denna bältestyp.

Kungl. Maj:t har även beslutat införa krav på anordningar för rengöring av strålkastarna under färd från och med 1974 års modeller. Närmare bestämmelser med krav på sådana anordningar skall snarast fastställas av trafiksäkerhetsverket.

Det ovan beskrivna utvecklingsarbetet bedrivs av trafiksäkerhetsverket i samråd med verkets arbetsgrupp för säkerhetskrav på nya bilar samt verkets arbetsgrupp för anvisningar om trafiksäkerhetskrav vid statlig upphandling av bilar.

Rikspolisstyrelsen (14.4.1971)

Rikspolisstyrelsen delar motionärernas åsikt att gällande bestämmelser beträffande fordons beskaffenhet och utrustning är ofullständiga i vissa väsentliga delar.

Ett fordons beskaffenhet och utrustning kontrolleras *dels* i samband med att fordonet skall tas i bruk genom typ- eller registreringsbesiktning *Jels ock* genom löpande kontroll i form av flygande inspektion och kontrollbesiktning. Den allmänt formulerade bestämmelsen i 2 § vägtrafikförordningen om att fordon får tas i bruk på väg endast om fordonet är tillförlitligt ur säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik kan synas ge goda möjligheter att förhindra trafik med undermåliga fordon. Bestämmelsen ger emellertid föga ledning vid bedömandet av sådana detaljer som inte är närmare reglerade i vägtrafiklagstiftningen. Genom komplettering av 3–6 §§ vägtrafikförordningen med bestämda krav på bl. a. de fordonsdetaljer, som omnämns i motionen, och en allmän översyn av gällande utrustnings- och konstruktionsbestämmelser, skulle möjligheterna öka att vid ovannämnda förrättningar ingripa mot undermåliga fordonsdetaljer. En dylik översyn och komplettering med mer detaljerade bestämmelser skulle medföra ökade krav vid registrerings- och typbesiktning. Härigenom skulle tillverkarna tvingas ta ökat ansvar för fordonets säkerhetsmässiga konstruktion.

Rikspolisstyrelsen anser det ej acceptabelt ur trafiksäkerhetssynpunkt att viktiga fordonsdetaljer saknas i utrustningsbestämmelserna. Styrelsen tillstyrker därför motionen och anser att en författningsändring som medför både ändamålsenliga bestämmelser för fordons konstruktion och utrustning och ett ökat ansvar för tillverkaren kommer att bli till gagn för trafiksäkerheten.

Bestämmelser om fordons konstruktion och utrustning får emellertid ofta stora praktiska konsekvenser inte minst genom det förhållandet att motorfordon tillverkas och saluförs i många olika länder med skilda bestämmelser i dessa frågor. Ett internationellt samarbete syftande till likartade bestämmelser som tillgodoser säkerhetskravet vore därför önskvärt.

I motionerna 1971:266 och 915 har upptagits frågor som styrelsen anser inrymmas i förevarande motionärers begäran om författningsändring.

AB Svensk bilprovning (23.4.1971)

I motionen nr 402 av herrar Lindahl och Högström angående motorfordons trafiksäkerhet påpekas vissa brister i nuvarande bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning. För sådana från trafiksäkerhetssynpunkt viktiga detaljer som ram, axlar, fjädrar, stötdämpare och hjulupphängning saknas grundläggande krav i vägtrafikförordningen. Enligt bolagets mening är det otillfredsställande att preciserade bestämmelser angående den säkerhetsstandard, som fordonet minst skall uppfylla, ej finns fastställda. Kontrollen vid besiktning kommer därmed att bygga på en viss praxis i stället för fasta regelsystem. Avsaknaden av närmare föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning medför problem även för fordonstillverkarna, reparationsbranschen och fordonsägarna. Det måste anses rimligt att dessa kategorier skall ha åtminstone en teoretisk möjlighet att avgöra om t. ex. en viss fordonskonstruktion eller viss fordonsdetalj är så beskaffad att den uppfyller de krav, som bör ställas på den från trafiksäkerhetssynpunkt.

De fordonstekniska kraven bör bygga på utredningsmaterial, som bl. a. belyser hur utformningen av olika fordonskomponenter påverkar fordons trafiksäkerhet. Genom bl. a. en ingående analys av trafikolyckorna bör det vara möjligt att i ökad omfattning bedöma den fordonstekniska faktorns roll i olycksförloppen och på grundval härav uppställa säkerhetskrav, som tar sikte på att eliminera de fordonsberoende olycksorsakerna. I bestämmelsearbetet är det även viktigt att beakta människans begränsade förmåga som fordonsförare.

Om bestämmelserna skall få avsedd effekt krävs att de även innehåller preciserade anvisningar rörande provning och kontroll. I anslutning till förslagen i prop. 1967:166 med skärpta säkerhetskrav på bilar diskuterades även kontrollmetoderna. Då flera av de uppställda kraven endast kan kontrolleras genom förstörande provning föreslogs att fordonstillverkaren med intyg styrker att kraven är uppfyllda. Enligt bolagets mening bör fordonstillverkare alltid ansvara för att levererade fordon i alla avseenden överensstämmer med gällande krav. Bolaget anser det vara av synnerlig vikt att de av motionärerna aktualiserade frågorna ägnas ökad uppmärksamhet och tillräckligt beaktas i bestämmelsearbetet på fordonsområdet.

Motionen 1971:915**Statens trafiksäkerhetsverk (14.4.1971)**

Det bör till en början framhållas att stötfångare inte är en i vägtrafikförordningen omnämnd utrustning som är obligatorisk för bilar. Det föreligger därför inte något hinder att vid besiktning godkänna bil som saknar stötfångare. Anledningen till att de flesta bilar är försedda med stötfångare som standardutrustning är främst den att de vid mycket lätta kollisioner skyddar bilens karosseri mot skador, som kan vara svåra och dyrbara att reparera. Ur denna synpunkt skulle det onekligen vara till stor fördel om stötfångarna på alla bilar var placerade på samma höjd. En sådan standardisering är dock mycket svår att genomföra på grund av bilarnas varierande storlek och utförande. Arbete därmed har pågått och pågår alltjämt, främst inom den internationella standardiseringsorganisationen, ISO.

I USA har i november 1970 framlagts förslag till federala bestämmelser om "yttre skydd" för personbilar. I dessa föreslås att personbilars främre och bakre "ytor", varmed förstås främre och bakre stötfångare, skall vara så beskaffade att de vid slagprov med en pendel av viss form och med samma vikt som det fordon som skall provas vid en anslagshastighet av c:a 2,2 m/sek (8 km/tim) skyddar fordonet i övrigt mot skador. Genom att anslagspunktens höjd över marken är bestämd blir även stötfångarens läge fixerat. Om de föreslagna bestämmelserna genomförs har ett första betydelsefullt steg mot enhetliga bestämmelser tagits, vilka säkerligen kommer att få återverkningar även på det europeiska bilsäkerhetsarbetet.

I statens trafiksäkerhetsverks arbetsprogram för ökad trafiksäkerhet 1.7.1970–30.6.1972 upptas under rubriken ÅTGÄRDER MED SIKTE PÅ FORDONET stötfångare på bilar som objekt för ett utvecklingsarbete, som syftar till framtagning av underlag för bedömning av behovet av och utarbetande under den aktuella perioden eller senare av nya föreskrifter. Verket följer därvid med uppmärksamhet det tekniska utvecklingsarbete, som bedrivs inom National Highway Traffic Safety Administration samt inom ECE:s Inland Transport Committee och ISO:s Technical Committee.

Rikspolisstyrelsen (14.4.1971)

Rikspolisstyrelsen delar i huvudsak motionärens åsikt, att bilarnas stötfångare i vissa fall är behäftade med bristfälligheter samt att enhetliga bestämmelser vore önskvärda.

Vägtrafikförordningens 3 §, som avser bilars beskaffenhet och utrustning, upptar ej någon bestämmelse om stötfångare. Det är således formellt tillåtet att bruka en bil utan stötfångare under förutsättning att

eventuell kvarvarande fästen ej utgör säkerhetsrisk.

Enhetliga bestämmelser för stötfångares konstruktion och placering medför emellertid stora praktiska svårigheter. Internationellt likartade regler kunde emellertid bidra till lösning av problemet.

Rikspolisstyrelsen har i anledning av motion 1971:402 avgivit yttrande och därvid tillstyrkt att nya bestämmelser för fordons konstruktion och utrustning borde komma till stånd. Föreliggande motion torde uppta en del fråga av nämnda motion.

Styrelsen har inget att erinra mot att stötfångare upptas bland de i motion 1971:402 exemplifierade och ur trafiksäkerhetssynpunkt viktiga detaljer, beträffande vilka för närvarande saknas bestämmelser.

AB Svensk bilprovning (23.4.1971)

I motionen nr 915 av herr förste vice talmannen Bengtson efterlyses bestämmelser om stötfångares konstruktion och placering.

De påtalade svagheter hos dagens stötfångare har även uppmärksamats i andra länder. Hösten 1970 publicerades i USA ett förslag till ny Federal Motor Vehicle Safety Standard med krav på bättre stötfångare på personbilar. Man vill åstadkomma en stötfångare, som dels minskar risken för skador på förare och passagerare vid kollisioner i hög fart, dels skyddar fordonet, i första hand olika säkerhetssystem, såsom belysning, bränsle- och avgassystem, huvlås m. m. vid kollisioner i låg fart. En sådan åtgärd bedöms dessutom minska försäkringsbolagens kostnader för s. k. parkeringsskador, vilka ofta är mycket höga. Stötfångarna skall enligt förslaget förutom angivna hållfasthetskrav ha ett enhetligt utförande och en enhetlig placering. Bestämmelserna avses träda i kraft den 1.8.1972 och har enligt uppgift redan medfört att biltillverkarnas konstruktionsavdelningar börjat utveckla stötfångare för 1972 års modeller i enlighet med förslaget.

Enligt bolagets mening är det lämpligt att undersöka i vad mån de amerikanska bestämmelserna kan läggas till grund för svenska föreskrifter om stötfångare. Bolaget tillstyrker därför förslagen i motionen.

