

# Regeringens proposition

## 1985/86: 62

om bilbältesanvändning m. m.



Prop.  
1985/86: 62

---

Regeringen förelägger riksdagen vad som har upptagits i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 14 november 1985 för de åtgärder och det ändamål som framgår av föredragandens hemställan.

På regeringens vägnar

*Ingvar Carlsson*

*Sven Hulterström*

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen behandlas frågan om ett utvidgat krav på bilbältesanvändning så att det omfattar även passagerare i personbilars baksäten. Kravet föreslås gälla för personer som fyllt 15 år med samma undantag som i dag gäller för passagerare i framsätet.

Vidare konstateras att fyrpunktsbälten, s. k. rallybälten, inte bör godkännas som bilbälten när bilarna används i allmän trafik.

Slutligen behandlas också frågan om behovet av en utmärkning på långa fordonskombinationer som anger att ett släp är kopplat till dragbilen. Något krav på särskild utmärkning bedöms ej behöva införas.

## Kommunikationsdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 14 november 1985

Närvarande: statsrådet I. Carlsson, ordförande, och statsråden Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Johansson, Hulterström, Lindqvist

Föredragande: statsrådet Sven Hulterström

---

## Proposition om bilbältesanvändning m. m.

### 1 Inledning

I december 1984 föreslog trafiksäkerhetsverket (TSV) regeringen att bilbälte skall användas av alla som färdas i bil på sittplats som är utrustad med bilbälte.

Verkets förslag har remissbehandlats.

Regeringen har med anledning av riksdagens tidigare beslut rörande användning av fyrpunktsbälten (TU 1983/84: 1, rskr. 37) och utmärkning av att släp är kopplat till dragbil (TU 1981/82: 19 och 1981/82: 26, rskr. 231) uppdragit åt trafiksäkerhetsverket att närmare utreda frågorna.

Trafiksäkerhetsverket har redovisat uppdragen till regeringen. Verkets förslag om utmärkning av släp har remissbehandlats.

Till protokollet i detta ärende bör fogas dels trafiksäkerhetsverkets framställning om utökad bilbältesanvändning samt förteckning över remissinstanserna och sammanställning av remissyttrandena som *bilaga 1 och 2*, dels trafiksäkerhetsverkets rapport om fyrpunktsbälten som *bilaga 3*, dels trafiksäkerhetsverkets förslag om utmärkning av släp samt förteckning över remissinstanserna och sammanställning av remissyttrandena som *bilaga 4 och 5*.

Jag avser nu att ta upp de angivna frågorna.

### 2 Bakgrund

Ett systematiskt arbete har under flera decennier pågått för att göra våra vägar och fordon trafiksäkrare. Samtidigt har utbildningen av förarna och övriga trafikanter successivt förbättrats. Trafiksäkerhetsinformationen har också utvecklats.

Sverige har därigenom uppnått en mycket hög trafiksäkerhetsstandard internationellt sett. Trots detta inträffar årligen ett stort antal olyckor där människor dödas och skadas. Det trafiksäkerhetsbefrämjande arbetet måste därför fortsätta på alla områden.

Inriktningen på det trafiksäkerhetsarbete som bedrivs f. n. överensstämmer med de mål för trafiksäkerhetsarbetet som riksdagen godkände våren 1982. Dessa innebär att totala antalet dödade och skadade i trafiken fortlöpande skall minskas samt att risken att dödas eller skadas skall sänkas för varje trafikantkategori. Dessutom skall risken att dödas och skadas i trafiken minskas i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade och barnens problem skall särskilt beaktas.

Ett intensivt och målmedvetet arbete har också utförts av organisationer, myndigheter och regering. Vad gäller insatser för att öka de oskyddade trafikanternas säkerhet kan nämnas den särskilt tillsatta ledningsgruppen för mc- och cykelfrågor och de extra 5 milj. kr. som har avsatts för extraordinära insatser på mc- och cykelområdet under åren 1984 och 1985.

Trafiksäkerhetsverkets förslag om krav på utökad bilbältesanvändning är ett led i arbetet att minska antalet dödade och skadade bland bilförarna och passagerarna.

### **Förekomst och användning av bilbälten**

Under 1960-talet började vissa bilfabrikanter att förse nya bilar med bilbälten i framsätet. Samtidigt lät också vissa enskilda fordonsägare montera in bälten i äldre fordon.

Krav på att bilbälten skall finnas i framsätet gäller fr. o. m. 1969 års modeller. För 1970 och senare års modeller omfattas samtliga sittplatser av utrustningskravet. F. n. är ca 90 % av personbilarna utrustade med bälten i baksätet.

För lätt lastbil gäller numera såväl ett utrustnings- som ett användningskrav.

För att få förare och passagerare att använda de bälten som monterats i bilarna genomfördes olika informationskampanjer. Resultatet blev att användningen steg till ca 50 % bland förare och passagerare i framsätet i långväga landsvägstrafik. I mer lokal landsvägstrafik var användningen ca 30 % och inne i tätorterna ca 15 %.

Den gällande föreskriften om användning av bilbälte i framsätet infördes den 1 januari 1975. I och med att denna bestämmelse trädde i kraft ökade användningsfrekvensen kraftigt. Nyligen gjorda mätningar visar att användningen fortsatt ligger på hög nivå och att den i tätortstrafik är ca 70 % och i landsvägstrafik ca 85 %.

Undantagna från gällande användningskrav är barn under 15 år och personer med en längd av mindre än 150 cm. Vidare gäller undantag vid backning eller vid färd inom parkeringsplats, parkeringshus, bensinstation eller verkstadsområde eller under liknande förhållanden. Bilbälte behöver inte heller användas av förare i yrkesmässig trafik för personbefordran eller när det finns medicinska hinder enligt läkarintyg som utfärdats före färden.

Den som inte använder bilbälte kan dömas till penningböter. Enligt riksåklagarens beslut om ordningsbot är ordningsboten f. n. 200 kr.

Under ett flertal år på 1980-talet har trafiksäkerhetsverket och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) genom olika informa-

tionsaktiviteter sökt öka människors kunskap om de säkerhetsmässiga fördelarna med och påverka inställningen till att använda bilbälte även i baksätet. Användningen har stigit långsamt från ca 5 % år 1980 till 15–20 % i dag. Bland barnen ligger användningen ca 10 procentenheter högre.

Frågan om bilbältesanvändning har behandlats tidigare. Trafiksäkerhetsutredningen underströk i sitt slutbetänkande (Ds K 1980: 6) behovet av kraftfulla informationsinsatser. Vid behandlingen av frågan i den s. k. trafiksäkerhetspropositionen (prop. 1981/82: 81) anförde föredraganden att man i görligaste mån borde undvika att införa tvingande bestämmelser och i stället först pröva frivillighet i förening med information. Skulle det visa sig att användningsfrekvensen inte kunde påverkas tillräckligt på detta sätt bedömdes ett obligatorium nödvändigt att tillgripa även för baksätesspassagerarna.

Redan i dag har ett antal länder krav på att vuxna baksätesspassagerare skall använda bilbälte. Hit hör Norge, Västtyskland, Nya Zeeland och staten Victoria i Australien. För barn finns krav på skyddsanordningar i nästan samtliga av USA:s stater samt i Victoria, Australien och New Brunswick, Canada.

Innan jag går in på frågan om utökad bilbältesanvändning, användning av fyrpunktsbälten samt behovet av en särskild utmärkning om släp på dragfordonet vill jag kort lämna en redovisning av olycksutvecklingen under de senaste åren.

### Olycksutvecklingen

Under 1970-talet sjönk antalet dödade och skadade i trafiken trots att trafikarbetet ökade. I början av 1980-talet bröts emellertid den nedåtgående olyckstrenden.

År 1981 dödades 784 och skadades 18 554 personer i trafikolyckor enligt den officiella statistiken. År 1984 var motsvarande antal 801 resp. 20 635. Antalet omkomna har således ökat med 2 % och antalet skadade med 11 %.

Ökningen fram till år 1983 hänförde sig huvudsakligen till grupperna cyklister och motorcyklister medan övriga trafikantkategorier visade en oförändrad eller sänkt döds- och skadefallsnivå.

De konstaterade ökningarna ledde till att den dåvarande kommunikationsministern tillsatte en särskild ledningsgrupp med representanter för berörda myndigheter, organisationer och branscher för att bryta den oroande utvecklingen.

Under år 1985 har vi kunnat konstatera en annorlunda utveckling. Antalet dödade och skadade cyklister och motorcyklister har minskat medan motsvarande tal för bilförare och passagerare har ökat markant.

Den här utvecklingen har lett till att behovet av olycks- och skadereducerande åtgärder för biltrafikanter accentuerats.

Undersökningar som gjorts visar att en tredjedel av de dödade passagerarna har suttit i bilarnas baksäte. Detta motsvarar 50–60 personer per år. Av dessa är ca 70 % vuxna och ungdomar över 15 år.

## 2.1 Utvidgat krav på bilbältesanvändning

**Mitt förslag:** Kravet på obligatorisk användning av bilbälte bör utvidgas till att omfatta även passagerare i personbilars baksäten. Kravet bör gälla den som fyllt 15 år och som har en längd av minst 150 cm. I övrigt bör samma undantag gälla som i dag gäller för bilbältesanvändning i framsätet på personbilar dvs. när fordonet inte är i rörelse, vid backning eller vid färd inom parkeringsplatser, parkeringshus, bensinstations- eller verkstadsområden eller under liknande förhållanden. Bilbälte bör heller inte behöva användas när det finns medicinska hinder enligt läkarintyg som utfärdats före färden. Skyldigheten att använda bilbälte även i personbilars baksäten bör gälla fr. o. m. den 1 juli 1986.

**Trafiksäkerhetsverkets förslag:** Bilbälten skall användas av alla som färdas i bil på sittplats som är utrustad med bilbälte oavsett ålder och längd och oavsett om färden sker i framsätet eller baksätet. Undantaget för föraren i yrkesmässig trafik för personbefordran slopas. Skyldigheten kommer därigenom också att omfatta även den som färdas i tung lastbil eller buss som på frivillig väg försetts med bilbälten.

För barn skall en särskild skyddsanordning användas i stället för bilbälte.

Barn under 15 år är inte straffmyndiga. Ansvaret för att dessa använder bilbälte eller särskild skyddsanordning bör därför vila på föraren eller om en förälder eller annan som har vårdnaden om barnet medföljer i fordonet på denne.

Allmänheten, tillverkare och myndigheter behöver en viss tid för anpassning till den kommande regleringen. Därför bör ändringen träda i kraft så snart som det är praktiskt möjligt dock senast den 1 januari 1988.

**Remissinstanserna:**<sup>1</sup> En överväldigande majoritet instämmer i att det är angeläget att utvidga kravet på bilbältesanvändning, så att det även omfattar passagerare i personbilars baksäte. Flera remissinstanser förordar att kravet träder i kraft tidigare än den 1 januari 1988.

Några remissinstanser understryker behovet av en kraftig informationsinsats i samband med en eventuell regeländring.

Flera remissinstanser framhåller att det måste klaras ut hur detaljbestämmelser för skyddsanordningar för barn skall se ut innan trafiksäkerhetsverkets förslag genomförs i denna del.

Kritik framförs mot förslaget att ta bort det nuvarande undantaget från bältesplikten för förare i yrkesmässig trafik liksom att införa skyldighet för

<sup>1</sup> Svenska kommunförbundet är inte enigt. Här, liksom i övriga avsnitt, redovisas endast majoritetens ståndpunkt. För en utförligare redovisning hänvisas till bilaga 2.

förare av tunga lastbilar att använda bilbälten i de fall fordonen utrustats med sådana.

Rikspolisstyrelsen är tveksam till förslaget med hänsyn till svårigheterna att övervaka bestämmelsens efterlevnad.

### **Skälen för mitt förslag**

#### *Allmänt*

Det är en allmän strävan i regeringens arbete att inte i onödan införa nya regler. Detta gäller inte minst straffsanktionerade förbud. Inom regeringskansliet pågår också en översyn med sikte på att avskaffa onödiga straffbestämmelser, bl. a. för att göra det möjligt att koncentrera rättsväsendets resurser där de behövs bäst. Till grund för detta arbete ligger bl. a. två promemorior som riksåklagaren har utarbetat. Den ena gäller avkriminaliseringar på trafikrättens område. Inom kommunikationsdepartementet färdigställs i dagarna en promemoria i samma ämne. Jag räknar med att regeringen senare under riksmötet skall redovisa resultatet av detta arbete för riksdagen. Den omständigheten att man strävar efter att avskaffa onödiga straffbestämmelser innebär självfallet inte att man skall avstå från att införa nya bestämmelser i fall där behovet ter sig särskilt angeläget. Inte minst det genomslag som det nuvarande bilbälteskravet har fått visar att man med sådana små medel kan avsevärt förbättra trafiksäkerheten. Därför bör en begränsad utvidgning av detta krav nu genomföras.

#### *Vilka skall omfattas av bilbälteskravet i baksätet?*

Som framgått av den redovisning som jag lämnat över olycksutvecklingen bör olycksförebyggande och skadereducerande åtgärder sättas in så snabbt som möjligt för att motverka den ökning av dödade och skadade biltrafikanter som tidigare noterats och som varit särskilt kraftig under våren och sommaren år 1985.

Därför bör ändringen av det nu gällande bilbälteskravet begränsas så att den kan göras relativt omgående. Jag föreslår därför att nuvarande bilbälteskrav utvidgas till att omfatta också baksätesspassagerare om de fyllt 15 år och om de har en längd av minst 150 cm.

Den föreslagna avgränsningen lämnar på intet sätt barnen utanför det säkerhetsarbete som bedrivs. Den gör det möjligt att med kort varsel införa ett obligatorium för de vuxna baksätesspassagerarna – de över 15 år, samtidigt som det fortsatta arbetet inriktas på att förbättra även barnens situation. En utvidgning till barnen kräver dock att vissa frågeställningar klaras ut.

TSV har föreslagit att obligatoriet skall omfatta även barn under 15 år. Flera remissinstanser har pekat på att det behöver klarläggas hur de skyddsanordningar skall se ut som minderåriga barn bör använda. Så har t. ex. statens väg- och trafikinstitut (VTI) tagit upp frågan om att skyddsanordningarna för barn skall vara av godkänd typ. VTI menar att om ett sådant krav inte införs så finns det stor risk för att undermåliga system dyker upp på marknaden. Även frågan om hur man skall hantera de ca

200 000 ej godkända anordningar som i dag är i bruk måste också enligt VTI lösas. VTI tar också upp problemet vad man skall göra när det är fler personer i bilen än det finns bälten, t. ex. när fyra personer sitter i ett baksäte där det finns tre bälten.

Nordiska trafiksäkerhetsrådet har nyligen startat en översyn över vilka skyddssystem som kan användas av barnpassagerare. Rådet kommer också att överväga hur användningsfrekvensen på bästa sätt snabbt skall nå en än högre nivå. Jag har erfarit att detta arbete beräknas bli färdigt under år 1986.

Problemet med fler passagerare i baksätet än vad det finns bälten för är i hög grad aktuellt inom skolskjutsningens område. Svenska kommunförbundet har också i sitt remissvar tagit upp detta och framfört att frågan måste belysas ytterligare.

Även Svenska Taxiförbundet som tillstyrkt förslaget om obligatorisk användning av bilbälte bland barnpassagerare i baksätet har uttalat att bestämmelser vid yrkesmässig trafik för personbefordran bör anstå i avvaktan på att särskilda skyddsanordningar avpassade för barn- och skolskjutsbruk godkänts av trafiksäkerhetsverket och blivit allmänt förekommande i handeln.

Jag delar denna uppfattning och har för avsikt att tillsätta en arbetsgrupp med uppgift att se över hithörande frågor. Jag har erfarit att kommunförbundet ställt sig positivt till att medverka i arbetsgruppen.

Arbetsgruppen bör kunna lämna ett förslag senast under år 1986.

Beträffande de delar av TSV:s förslag som berör en utvidgning till förare i yrkesmässig trafik och förare av tung lastbil har Svenska Taxiförbundet erinrat om de synpunkter som tidigare framförts beträffande de speciella förutsättningar som gäller för yrkesgruppen taxiförare. Från skyddssynpunkt är det angeläget att snabbt kunna ta sig ur bilen framhåller taxiförbundet. Man ställer sig dock positiv till att obligatoriet även skall omfatta förare i yrkesmässig trafik för personbefordran under förutsättning att ikraftträdandet anstår till dess att automatisk bilbältespåtagare finns allmänt förekommande till salu. Jag kan för min del instämma i de synpunkter taxiförbundet framfört.

TSV:s förslag om att införa krav på bilbältesanvändning för förare av tung lastbil om fordonet försetts med bilbälte avvisas av några remissinstanser. Bl. a. hänvisas till behovet av utvecklingsarbete avseende förarstolen. Jag har inte funnit tillräckliga skäl för att i dagsläget ansluta mig till trafiksäkerhetsverkets förslag i denna del.

### *Tidpunkt för genomförandet*

Av stor betydelse för när krav på bältesanvändning i baksätet skall införas är att allmänhetens förståelse för obligatoriet måste vara stor. I annat fall skulle inte förslaget mötas av den breda anslutning som är av väsentlig betydelse för reformens framgångsrika genomförande. Informationen spelar här en mycket viktig roll.

Liksom flera remissinstanser bl. a. NTF, Bilindustriföreningen och Mo-

tormännens riksförbund anser jag att genomförandet bör ske så snart som möjligt. Jag gör den bedömningen att den 1 juli 1986 är lämplig tidpunkt.

Vid denna tid, under semestrarna, färdas ett stort antal människor ute på vägarna. Säkerhetsfrågorna är då naturligt i fokus. Likaså ger de längre semesterturerna baksätesspassagerarna vana vid baksätesbältena i de fall de inte tidigare har använt dem regelbundet.

Vid kontakter med TSV och NTF har jag erfarit att en förstärkt informationsverksamhet under cirka ett halvt år bedöms vara tillräckligt för att höja den redan i dag höga andelen – 58 % – av personer som är positiva till en obligatorisk användning av bilbälte i personbilars baksäte.

Om riksdagen godkänner den av mig föreslagna utvidgningen av bilbälteskravet avser jag att föreslå regeringen den ändring i 117 a § vägtrafikungörelsen (1972: 603) som behövs.

## 2.2 Fyrpunktsbälten

**Min bedömning:** Fyrpunktsbälten för tävlingsbilar bör inte godkännas som bilbälten i personbilar i vanlig trafik.

**Skälen för min bedömning:** År 1983 beslöt riksdagen att ge regeringen till känna att det borde undersökas om s. k. fyrpunktsbälten kunde godkännas när de används i bilar i allmän trafik. TSV har på regeringens uppdrag redovisat konsekvenserna av att godkänna fyrpunktsbälten. Verket anger att man klart påvisat att dessa inte ger samma skydd som ett trepunktsbälte i händelse av kollision. Låg bakre fästpunkt för axelbanden ger upphov till tryck på axelpartiet med risk för ryggradskomprimering. Axelbanden belastar vidare revbenens yttre delar i stället för det kraftiga bröstbenet. Dålig bandgeometri gör att axelbanden tenderar att dra upp höftbandet i bukens mjukdelar då kroppen slungas framåt. Trafiksäkerhetsverkets rapport har inte remissbehandlats.

En kompletterande undersökning som TSV låtit VTI utföra visar att fyrpunktsbältets nackdelar finns kvar även om förarstolen är av s. k. rally-typ.

Skillnaden i skyddseffekt beror på olikheter i bältenas huvudsakliga funktion. Trepunktsbältets viktigaste uppgift är att skydda förare och passagerare vid en kollision eller vid en häftig inbromsning. Rallybältenas primära funktion är däremot att hålla föraren på plats i stolen så att fordonet kan manövreras även vid stora sidoaccelerationer under kraftig kurvtagning. Vidare skall dessa bälten fixera förare och passagerare i stolen vid en voltning, dvs. under andra betingelser än vad som råder i normal trafik.

**Min bedömning:** Krav på utmärkning av långa fordonskombinationer bör f. n. inte införas.

**Trafiksäkerhetsverkets förslag:** Det är tveksamt om det föreligger ett tillräckligt underlag för att kunna bedöma värdet av en obligatorisk utmärkning av långa fordonskombinationer. Om det befins önskvärt är verket berett att ta fram ytterligare beslutsunderlag.

**Remissinstanserna:** Majoriteten av remissinstanserna har ansett att TSV bör få i uppdrag att närmare undersöka för- och nackdelarna med den föreslagna släpskylten. VTI har utifrån gjorda överväganden om synbarhet, effekt och kostnader ifrågasatt om det är insiktsfullt att driva frågan längre.

**Skälen för min bedömning:** Trafiksäkerhetsverket följer kontinuerligt utvecklingen inom fordonsområdet, såsom konstruktions- och utmärkningsfrågor. Någon specialinriktad studie beträffande en skylt vars nytta kan ifrågasättas bör inte pressas in i verkets ordinarie program där andra mer angelägna frågor ställer anspråk på verkets utredningsresurser.

## 3 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen  
*dels* föreslår riksdagen att godkänna de riktlinjer jag har angett för användning av bilbälte  
*dels* bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad jag har anfört i övrigt.

## 4 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar genom proposition förelägga riksdagen vad föredraganden anfört för de åtgärder och det ändamål som föredraganden har hemställt om.

## Framställning om införande av generellt krav på att använda bilbälte i bil

Kravet på att använda bilbälte har gällt i närmare tio år och avser den som färdas i framsäte i personbil, lätt lastbil och buss på sittplats som har bilbälte. Fram till den 1 januari 1983 var såväl förare som passagerare i yrkesmässig trafik för personbefordran undantagna från detta krav. Undantaget gäller numera endast föraren. Något krav att använda bilbälte i baksäte finns fortfarande inte. Oaktat detta skall personbil av 1970 eller senare års modell ha bilbälte i baksätet. Kravet på bilbälte i lätt lastbil skall tills vidare endast gälla framsäte i fordon av 1984 eller senare års modell. I tung lastbil krävs endast fästpunkter för bilbälten och då först från den tidpunkt trafiksäkerhetsverket bestämmer. Någon sådan tidpunkt har dock verket inte bestämt ännu.

Det är konstaterat att bilbältets skyddseffekt är stor. Man kan också med relativt stor säkerhet förutse hur många liv som skulle räddas och hur många svårare skador som skulle kunna undvikas per år om samtliga åkande använde bilbälte i såväl fram- som baksäte. Nästan hälften av dem som skulle räddas till livet skulle vara barn. Genom en massiv informationsinsats har allmänhetens inställning till användning av bilbälte avsevärt förbättrats. Det är förmodligen inte möjligt att med rimliga insatser åstadkomma en större ökning av den frivilliga användningen. Majoriteten av allmänheten synes också vara positiv till en lagstiftning som innebär generellt krav på att använda bilbälte. Trafiksäkerhetsverket har upprättat en promemoria där vad nu sagts närmare redovisas (bilaga 1). Mot bakgrund härav föreslås att 117 a och 164 §§ vägtrafikkungörelsen (1972: 603) ändras (bilaga 2). Som kommentar till författningsförslaget kan följande anföras.

Föreslagen lydelse av 117 a § första stycket medför att bilbälten skall användas av alla som färdas i bil på sittplats som är utrustad med bilbälte oavsett ålder och längd och oavsett om färden sker i framsätet eller baksätet. Förslaget innebär därmed att skyldigheten omfattar även den som färdas i tung lastbil som på frivillighetens väg försetts med bilbälten.

För de riktigt små barnen är det givetvis omöjligt att använda bilbälten. För de större barnen är det i många fall olämpligt att använda sådana utan något särskilt hjälpmedel. I marknaden finns dock ett rikt utbud av särskilda skyddsanordningar för barn. Vissa av dessa är utformade som hjälpmedel för att möjliggöra användning av bilbältet. Andra är konstruerade på sådant sätt att bilbältet inte alls används eller används endast indirekt. För att i stället för bilbälte möjliggöra användning av den senare typen av skyddsanordningar har det som en ny punkt i andra stycket införts ett undantag från kravet på användning av bilbälte.

I tredje stycket har undantaget för föraren i yrkesmässig trafik för personbefordran tagits bort. Han faller därför in under huvudregeln i första stycket.

Barn under 15 år är inte straffmyndiga. För att regeln om att även barn skall använda bilbälte inte skall bli ett slag i luften bör det straffrättsliga

ansvaret vila på annan än barnet. Ansvaret bör i första hand vila på fordonets förare. Men i de fall en förälder eller annan som har vårdnaden om barnet medföljer i fordonet är det naturligare att denne istället för föraren har ansvaret. Ansvarsregler om detta har införts i 164 § som ett nytt stycke.

Från trafiksäkerhetssynpunkt syns det angeläget att en bestämmelse om generell användning av bilbälte börjar tillämpas snarast. Enligt trafiksäkerhetsverkets mening behöver allmänheten, tillverkare och myndigheter en viss tid för anpassning till den kommande regleringen. Verket föreslår därför att författningsändringen träder ikraft så snart det är praktiskt möjligt dock senast den 1 januari 1988.

Beslut i detta ärende har fattats av, förutom undertecknad generaldirektör, styrelseledamöterna Adolfsson, Gustafsson, Komstedt, Segerström, Sundström, Thorsell och Nilsson. Föredragande har varit byrådirektör Hügard.

Jan Hagberg

## Underlag till trafiksäkerhetsverkets förslag om generellt krav på användning av bilbälte i bil

### Sammanfattning

Under år 1983 omkom 60 personer och skadades svårt 500 personer när de färdades som baksätesspassagerare i personbilar. Många av dem som omkom eller skadades svårt var barn. En föreskrift om användning av bilbälte i baksätet skulle varje år sannolikt rädda omkring 20 liv och 400 personer från svåra skador.

Forskningen visar att det är lika farligt att åka i baksätet som i framsätet. Det är säkrare att vara fastspänd i bilen än att inte vara det. Det finns nu lämpliga skyddssystem för personer i alla åldrar.

Genom att baksätesåkande inte bara riskerar att skada sig själva utan också de framsätesåkande är skälen för en föreskrift om användning av bilbälte i baksätet egentligen starkare än i framsätet.

Bilbältet har skadereducerande effekt för alla som åker bil. Det innebär självklart att alla också skall omfattas av en skyldighet att använda bilbälte där sådant finns.

I Västtyskland, USA, Norge (1985), Canada, Australien och Nya Zeeland finns krav på användning av bilbälte även i baksätet.

Omkring 90 procent av landets personbilar har bilbälten i baksätet.

Allmänheten har goda kunskaper om bilbältets nytta i baksätet. En majoritet av allmänheten anser att "det borde vara lag på att använda bilbälte även i baksätet". Endast 14 procent tar helt avstånd från detta.

En generell skyldighet att använda bilbälte måste för att få god efterlevnad kombineras med en påföljd. En omfattande informationskampanj måste genomföras i samband med att en sådan föreskrift träder i kraft.

Principen för en föreskrift om användning av bilbälte bör vara att den som färdas i bil, på en sittplats som är utrustad med bilbälte skall använda det.

Från trafiksäkerhetssynpunkt bör en sådan föreskrift träda i kraft så snart det är praktiskt möjligt.

### 1 Bakgrund

Denna PM ligger till grund för trafiksäkerhetsverkets styrelses diskussion om generellt krav på att använda bilbälte.

### 2 Personskador i personbilar

Under 1983 omkom totalt 779 personer i vägtrafikolyckor. Hälften av dessa, 388 personer, hade färdats i personbil.

**Tabell 1: Dödade förare och passagerare i personbilar 1983. Källa: SCB 1984.**

Förare	244
Passagerare	144
– varav i baksätet	60
<b>Totalt</b>	<b>388</b>

Som framgår av tabell 1 var 144 av dem passagerare; därav 60 baksätesspassagerare. Enligt de uppgifter som trafiksäkerhetsverket samlat in var tre av baksätesspassagerarna bältade.

**Tabell 2: Dödade förare och passagerare i personbilar fördelade efter ålder, 1983. Källa: SCB, 1984.**

	0–14	15–17	18–19	20–24	25–64	65–	Summa
Förare	–	1	29	33	136	45	244
Pass	14	19	15	11	61	24	144
<b>Totalt</b>	<b>14</b>	<b>20</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>197</b>	<b>69</b>	<b>388</b>

Av tabell 2 framgår att unga bilförare och passagerare (18–24 år) är klart överrepresenterade bland de som omkommit. De utgör nästan 1/4 av totala antalet omkomna.

Bältesanvändningen bland dem som omkommit i framsätet var ca 50 procent. Många trafikolyckor är således så allvarliga att personer omkommer trots att de använder bilbälte. Eftersom bilbältet endast har skadeförebyggande effekt är således även behovet av olycksförebyggande åtgärder stort.

**Tabell 3: Svårt och lindrigt skadade förare och passagerare i personbilar 1983. Källa: SCB, 1984.**

	Svårt skadade	Lindrigt skadade
Förare	1 797	5 142
Passagerare	1 256	3 270
<b>Summa</b>	<b>3 053</b>	<b>8 412</b>

År 1983 rapporterades 3 053 förare och passagerare i personbilar som svårt och 8 412 som lindrigt skadade enligt den officiella statistiken. Det verkliga antalet skadade är betydligt större eftersom alla olyckor inte blir polisrapporterade.

Omkring 40 procent av de skadade passagerarna har suttit i baksätet. Flertalet av dessa skulle ha fått mindre allvarliga skador eller inga skador alls om de använt bilbältet.

**Tabell 4: Dödade barn i bil 1973–1983 fördelade på placering i bilen och urkastning. Källa: Trafiksäkerhetsverket, analyskontoret, 1984.**

Placering	Antal	Varav urkastade
Framsäte	47	7
Baksäte	181	48
Kombiutrymme	8	6
Okänd	35	3
<b>Summa</b>	<b>271</b>	<b>64</b>

Under perioden 1 januari 1973–31 december 1983 har totalt 271 barn under 15 år dödats som passagerare i personbil. De flesta – 67 procent – har suttit i baksätet.

Vart fjärde barn – 64 – har kastats ur bilen och omkommit. De flesta av dessa barn skulle förmodligen ha överlevt om de varit fastspända.

### 3 Nya rekommendationer

Under 1970-talet riktades den största uppmärksamheten mot bilbältesanvändning i framsätet.

Våren 1980 publicerade verket i samarbete med en expertgrupp nya rekommendationer om bilens inre säkerhet som också tog upp bilbältesanvändning i baksätet.

Där konstaterades bl. a. att:

1. Det är säkrare att vara fastspänd i bilen än att inte vara fastspänd.
2. Det finns lämpliga skyddssystem för personer i alla åldrar.

Rekommendationerna baserades på de nya fakta som kommit fram genom forskning och på den utveckling av nya produkter som skett för barn i bil.

Bl. a. konstaterades att risken för att skadas som baksätesspassagerare minskade med 30 procent för vuxna och med 50 procent för barn om bilbälte användes. En undersökning som trafiksäkerhetsverket och Volvo gjorde visade dessutom att risken att skadas är lika stor oavsett om man sitter utan bälte i framsätet eller i baksätet.

När det gäller baksätesspassagerare utan bilbälte föreligger ytterligare en risk. Både bilförare och framsätesspassagerare riskerar att skadas mer allvarligt när en baksätesspassagerare utan bälte kastas framåt vid en kollision; bilbältet är konstruerat för att klara belastning av endast en person. Det finns därför i sak egentligen starkare skäl för en skyldighet att använda bilbälte i baksätet än i framsätet.

Bilbälte har skadereducerande effekt för alla som åker bil. Det innebär självklart att alla också skall omfattas av en skyldighet att använda bilbälte där sådant finns.

### 4 Bilbältesanvändningen i dag

Det finns flera sätt att uppskatta bilbältesanvändningen i personbilar. En metod är att observera användningen i trafiken. En annan metod är att fråga bilister via enkäter om de använder bilbälte. Denna metod innebär dock att bältesanvändningen överskattas. En tredje metod är att studera användningen hos dem som varit inblandade i trafikolyckorna. Denna är dock relativt osäker.

Trafiksäkerhetsverkets bedömning av bilbältesanvändningen bygger främst på observationer i trafiken som genomförts 1983 och delvis 1984.

**Tabell 5: Beräknad bilbältesanvändning i personbilars fram- och baksäte fördelad på tätortstrafik och landsvägstrafik. Källa: Trafiksäkerhetsverket, 1984.**

	Tätorts- trafik	Landsvägs- trafik
Vuxna i framsäte	70 %	85 %
Vuxna i baksäte	5–10 %	15–20 %
Barn i baksäte	15–20 %	25–30 %

Bältesanvändningen varierar kraftigt bl. a. med hänsyn till bilresans längd, mål, tid på dygnet, trafikmiljö, den åkandes ålder och kön samt placering i bilen.

Före 1980 var användningen av bilbälte i baksätet mycket låg – mindre än 5 procent. I dag beräknas användningen i landsvägstrafik vara i storleksordningen 15–20 procent bland vuxna och 25–30 procent bland barn.

## 5 Nuvarande regler

### 5.1 Sverige

Den gällande föreskriften om användning av bilbälte i framsätet från 1 januari 1975 framgår av 117 a § i vägtrafikkungörelsen (VTK): "Den som färdas i framsätet på en personbil, en lätt lastbil eller en buss på en sådan sittplats som är utrustad med bilbälte skall använda bältet, om han fyllt 15 år och har en längd av minst 150 centimeter.

Bilbälte behöver inte användas

1. när fordonet inte är i rörelse,
2. vid backning, eller
3. vid färd inom parkeringsplatser, parkeringshus, bensinstations- eller verkstadsområden eller under liknande förhållanden.

Bilbälten behöver inte heller användas av föraren i yrkesmässig trafik för personbefordran eller när det finns medicinska hinder enligt läkarintyg som har utfärdats före färden".

Den som inte använder bilbälte i framsätet riskerar att få böta 200 kronor.

De som för närvarande inte omfattas av skyldighet att använda bilbälte i personbilar är taxiförare, barn under 15 år och baksätesspassagerare.

### 5.2 Utomlands

I Västtyskland gäller fr. o. m. 1 augusti 1984 en lag om användning av bilbälte i baksätet för dem som är över 12 år. Någon påföljd är inte kopplad till lagen. Däremot har en påföljd för framsättesåkande införts vid samma tidpunkt.

Norge har en lag om användning av bilbälte även i baksätet gällande fr. o. m. 1 mars 1985.

I USA har (juli 1984) 40 stater en lag om skyldighet för barn att använda godkända skyddssystem. I de flesta stater omfattar lagen barn i åldern 0–2 eller 0–3 år. Lagen gäller både i fram- och baksäte. Till skillnad från

Sverige saknas således motsvarande lag för vuxna i USA. Ytterligare 6 stater får en lag under 1985.

I New Brunswick i Canada finns nu en lag om användning av bilbälte som gäller alla åldrar och alla platser som är utrustade med bälten. Föraren är ansvarig för dem som är under 16 år. Den som underlåter att använda bilbälte riskerar böter upp till 100 dollar.

Staten Victoria i Australien är föregångare när det gäller lagar om användning av bilbälten. Så här har utvecklingen varit:

1970 framsäte (Victoria)

1972 framsäte/alla över 8 år (Alla stater)

1975 baksäte/alla över 8 år (Victoria)

1981 baksäte/alla även barn under 8 år (Victoria)

Användningen av bilbälte är i staten Victoria för närvarande omkring 90 procent i framsätet och omkring 75 procent i baksätet.

I Nya Zeeland skall fr. o. m. 1978 alla över 8 år använda bilbälte där det finns monterat.

## 6 Bilparkens utrustning

I stort sett alla personbilar i Sverige har nu bilbälten i framsätet. Alla bilar skall fr. o. m. 1969 års modell ha bilbälte i framsätet. Fr. o. m. 1974 års modeller skall det finnas rullbälten i framsätet.

När det gäller baksätet i personbilar är det krav på bilbälte fr. o. m. 1970 års modell. Fr. o. m. 1975 års modell gäller krav om rullbälte även i baksätet. För närvarande har ca 90 procent av personbilarna bilbälten i baksätet. Rullbälten finns i 2 av 3 bilar. Mer än en miljard kronor har investerats i bilbälten i baksätet.

Eftersom de allra flesta personbilar är utrustade med bilbälten på alla sittplatser kan en eventuell föreskrift om användning bli mycket effektiv.

## 7 Allmänhetens kunskaper och attityder

Trafiksäkerhetsverket har under åren 1981–83 genomfört enkäter som bl. a. har tagit upp frågor om kunskaper om och attityder till användning av bilbälte. Statistiska Centralbyrån (SCB) har på verkets uppdrag svarat för genomförandet. Varje år har ca 3 000 personer tillfrågats.

Intervjupersonerna fick ta ställning till två påståenden enligt en femgradig skala. Påståendena är avsedda att spegla inställningen till användning av bilbälte i baksätet. Det första påståendet lyder: "Det finns lika starka skäl att använda bilbälte i baksätet som i framsätet".

**Tabell 6: Inställning till påståendet: "Det finns lika starka skäl att använda bilbälte i baksätet som i framsätet" (Procent). Källa: Trafiksäkerhetsverket, 1984**

	1981	1982	1983
Instämmer helt/ i stora drag	55	63	71
Ganska/mycket tveksam/ tar helt avstånd	38	32	23
Kan ej ta ställning	7	5	6
Summa %	100	100	100
Antal personer	2 503	3 080	3 041

Vid mätningen 1981 instämde 55 procent "helt/i stora drag" i att "det finns lika starka skäl att använda bilbälte i baksätet som i framsätet". Till mätningen 1982 hade denna andel ökat med 8 procentenheter och till mätningen 1983 med ytterligare 8 procentenheter.

Det andra påståendet redovisas i tabell 7 och har följande lydelse: "Det borde vara lag på att använda bilbälte även i baksätet".

**Tabell 7: Inställning till påståendet: "Det borde vara lag på att använda bilbälte även i baksätet" (Procent). Källa: Trafiksäkerhetsverket, 1984**

	1981	1982	1983
Instämmer helt/ i stora drag	40	45	51
Ganska/mycket tveksam/ tar helt avstånd	53	48	42
Kan ej ta ställning	7	7	7
Summa %	100	100	100
Antal personer	2 503	3 080	3 041

Vid mätningen 1983 instämde 51 procent "helt/i stora drag" i att "det borde vara lag på att använda bilbälte även i baksätet". Detta är en ökning med 11 procentenheter sedan mätningen 1981.

Resultaten från undersökningarna visar dels att allmänheten nu har goda kunskaper om bilbältets nytta i baksätet, dels att en majoritet anser att det borde vara lag på att använda bilbälte i baksätet. Endast 14 procent tar helt avstånd från en ny lag (1983).

## 8 Informationens möjligheter och begränsningar

Våren 1980 publicerade som tidigare nämnts trafiksäkerhetsverket i samarbete med en expertgrupp rekommendationer om bilens inre säkerhet. Detta utgjorde starten för en omfattande informationsverksamhet. Säkerheten för dem som färdas i bil har genom dessa åtgärder förbättrats avsevärt. En utveckling som har varit särskilt gynnsam för barn.

Enligt trafiksäkerhetsverkets bedömning kan förmodlingen inga större förbättringar av den frivilliga bältesanvändningen över den nuvarande

nivån åstadkommas med hjälp av information. Tidigare erfarenheter från Sverige beträffande framsätet och uppgifter från USA tyder på att den högsta frivilliga användningen av bilbälte som kan uppnås ligger mellan 20 och 30 procent.

Som jämförelse kan nämnas att när föreskriften om användning av bilbälte i framsätet trädde i kraft 1 januari 1975 bedrevs informationskampanjer under perioden 1971–74 varvid bältesanvändningen i slutet av perioden uppgick till ca 35 procent.

## 9 Effekter

Det har gjorts två beräkningar på hur många liv som skulle räddas i Sverige vid en 100-procentig bältesanvändning i baksätet. Enligt Nygren och Tingvall från Folksams trafiksäkerhetsgrupp skulle 30–40 personer räddas till livet varje år. I Nordiska trafiksäkerhetsrådets rapport 37 "Sikring av voksne og barn i personbilers baksæter" beräknas antalet till 18.

Efter det att en föreskrift har införts kommer bältesanvändningen i baksätet sannolikt att öka till omkring 75 procent.

Genom att baksätesspassagerarna skulle använda bilbälte är det sannolikt att ett antal framsättesåkande också skulle kunna räddas till livet.

Införandet av en föreskrift skulle överhuvudtaget öka uppmärksamheten beträffande användningen av bilbälte i framsätet. Denna indirekta effekt innebär att ytterligare ett antal människoliv kan räddas.

Den största effekten av en föreskrift om användning av bilbälte i baksätet får man dock när det gäller gruppen svårt skadade. Omkring 400 personer per år skulle undvika att få svåra skador helt eller skulle få mindre allvarliga skador.

Många av dem som räddas till livet eller undviker svåra skador är barn.

## 10 Ikraftträdande

För att en föreskrift om användning av bilbälte skall bli effektiv måste den kombineras med en påföljd. I samband med att en sådan föreskrift införts måste verket dessutom bedriva en omfattande informationskampanj.

Erfarenheterna från andra länder visar att en påföljd har stor betydelse för efterlevnaden. Påföljden för den som inte använder bilbälte i baksätet bör vara densamma som för framsätet dvs. 200 kronor.

Efter det att föreskriften har trätt i kraft bör den följas upp med kontinuerliga observationer i trafiken under åtminstone två år.

En föreskrift om användning av bilbälte i baksätet bör från trafiksäkerhetssynpunkt träda ikraft så snart det är praktiskt möjligt.

*Nuvarande lydelse*

117 a § Den som färdas i framsätet på en personbil, en lätt lastbil eller en buss på en sådan sittplats som är utrustad med bilbälte skall använda bältet, om han fyllt 15 år och har en längd av minst 150 centimeter.

Bilbälte behöver inte användas

1. när fordonet inte är i rörelse,
2. vid backning, eller
3. vid färd inom parkeringsplatser, parkeringshus, bensinstations- eller verkstadsområden eller under liknande förhållanden.

Bilbälte behöver inte heller användas av föraren i yrkesmässig trafik för personbefordran eller när det finns medicinska hinder enligt läkarintyg som har utfärdats före färden

*Nuvarande lydelse*

164 § Till böter, — — — frånhänt honom genom brott

*Föreslagen lydelse*

117 a § Den som färdas i bil på sådan sittplats som är utrustad med bilbälte skall använda bältet.

Bilbälte behöver inte användas

1. när fordonet inte är i rörelse,
2. vid backning,
3. vid färd inom parkeringsplatser, parkeringshus, bensinstations- eller verkstadsområden eller under liknande förhållanden eller
4. av barn som använder annan särskild skyddsanordning för barn.

Bilbälte behöver inte heller användas när det finns medicinska hinder enligt läkarintyg som har utfärdats före färden.

*Föreslagen lydelse*

164 § Till böter, — — — frånhänt honom genom brott

Är den som bryter mot 117 a § första stycket inte 15 år döms istället föraren eller om förälder eller annan som har vårdnaden om barnet medföljer i bilen, denne.

## Förteckning över remissinstanserna och sammanställning av deras yttranden

Riksåklagaren  
 Rikspolisstyrelsen  
 Socialstyrelsen  
 Statens väg- och trafikinstitut  
 AB Svensk Bilprovning  
 Bilindustriföreningen  
 Biltrafikens arbetsgivareförbund  
 Centralorganisationen SACO/SR  
 De handikappades riksförbund  
 Folkrorelsernas trafikskoleförbund  
 Föreningen Sveriges länspolischefer  
 Föreningen Sveriges polischefer  
 Handikappförbundens centralkommitté  
 Handikappinstitutet  
 Landsorganisationen i Sverige  
 Motorförarnas helnykterhetsförbund  
 Motormännens riksförbund  
 Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande  
 Svensk trafikmedicinsk förening  
 Svenska kommunförbundet  
 Svenska läkaresällskapet  
 Svenska Taxiförbundet  
 Sveriges trafikskolors riksförbund  
 Tjänstemännens centralorganisation  
 Trafikförsäkringsföreningen

### Förslaget i stort, samt tidpunkt för ikraftträdande

*Riksåklagaren (RÅ)* avstyrker förslaget i nuvarande lydelse. Med hänsyn till att det redan i dag är obligatoriskt att använda bältet i framsätet har RÅ principiellt inget att erinra mot trafiksäkerhetsverkets framställning. Det redovisade förslaget bör dock inte utan en överarbetning på väsentliga punkter läggas till grund för lagstiftning.

*Rikspolisstyrelsen* är tveksam till förslaget om skyldighet att använda bilbälte på annan plats i bil än i framsätet med hänsyn till svårigheterna att övervaka bestämmelsens efterlevnad.

*Socialstyrelsen* anför att risken att som passagerare i baksätet skadas vid en olycka med bil är i stort sett densamma som i framsätet. Obältade baksätesspassagerare utgör dessutom en extra skaderisk för dem som färdas i framsätet då baksätesspassageraren vid en kollision kastas mot framsätets ryggstöd. Säkerhetssystemet med bilbälten är enligt styrelsens me-

ning inte komplett förrän alla som färdas i en bil använder bilbälte; resp. att barnen använder de särskilda säkerhetsanordningar som finns för dem.

Socialstyrelsen anser i likhet med NTF att enbart den omständigheten att antalet trafikskadade skulle minska är ett tillräckligt skäl för att nu införa regel om obligatorisk användning av bilbälten även för baksätesspassagerare. Detta ligger också i linje med vad FN:s världshälsoorganisation (WHO) framhållit.

Socialstyrelsen tillstyrker därför en ändring av 117a och 164 §§ vägtrafikkungörelsen i enlighet med av TSV föreslagen lydelse.

*Statens väg- och trafikinstitut (VTI)* finner TSV:s framställning vara väl motiverad och stödjer förslaget i sin helhet.

*AB Svensk Bilprovning* tillstyrker framställningen och ser för egen del inget behov av någon längre förberedelsestid. Ett ikraftträdande inom ett år efter beslut bör enligt bolagets mening vara möjligt.

*Bilindustriföreningen* menar att det är svårt att förstå den tveksamhet som tycks råda från ansvarigt håll när det gäller krafttag för att öka användningen av bilbältena. Det är ju inte fråga om större intrång i den personliga friheten att kräva att bältena i baksätet används än när det gäller bältena i framsätet. Denna tveksamhet och bristen på auktoritet i informationsverksamheten har säkerligen uppfattats av allmänheten och förklarar varför så få har gjort det till en vana att använda bälten också i baksätet.

Föreningen tillstyrker TSV:s förslag att bilbälten skall användas även i baksätet på bilar som är utrustade med bilbälten.

I fråga om ikraftträdandet framhålls att det utökade bälteskravet bör träda i kraft så snart som möjligt och att en viss övergångstid behövs för anpassning.

*Biltrafikens arbetsgivareförbund* tillstyrker förslaget med förbehåll att undantag görs för förare i yrkesmässig trafik för personbefordran och i tunga lastbilar.

*De handikappades riksförbund* ställer sig positiv till TSV:s framställning.

*Folkrörelsernas trafikskoleförbund* är mycket positiv till förslaget och vill understryka vikten av att föreskriften träder i kraft snarast möjligt. En hårdare påföljd tillsammans med intensifierad polisövervakning skulle med stor sannolikhet förbättra efterlevnaden.

*Föreningen Sveriges länspolischefer och Föreningen Sveriges polischefer* tillstyrker framställningen.

*Handikappförbundens centralkommitté (HCK)* stöder förslaget om generell krav på bilbälte i bil. Dock anses att författningsändringen kan träda i kraft tidigare än den 1 januari 1988.

*Motormännens riksförbund (M)* tillstyrker införande av generell krav på användande av bilbälte i enlighet med TSV:s förslag. För att undvika diskussion bör formuleringen i den föreslagna lydelsen av 117 a § 4 mom förses med ett förtydligande av vad som avses med "annan särskild skyddsanordning för barn".

M menar att det finns skäl för att övergångstiden görs kortare än vad TSV föreslagit med hänsyn till att

- ca 90 % av dagens personbilar har bilbälte i baksäte.

– upplysningskampanjerna under senare år – enligt företagna undersökningar – lett till en icke oväsentlig ökning av den frivilliga bilbältesanvändningen i baksätet.

- en majoritet av bilisterna är positiva till lagstiftning.
- sannolikt skulle minska antalet dödade och skadade i trafiken.

NTF tillstyrker införande av generellt krav på användande av bilbälte i enlighet med TSV:s förslag.

NTF anser att det finns starka skäl som talar för att övergångstiden bör göras betydligt kortare än tre år.

Det finns i dag en stark opinion för att lagstifta om att bilbälte ska användas på alla platser i bilen. Det finns nu enligt NTF:s uppfattning ingen anledning att vänta med lagstiftningen. Det är både nödvändigt och möjligt att ikraftträdandet sker senast under år 1986.

*Sveriges trafikskolors riksförbund (STR)* anför att man alltsedan bilbältes tillkomst har pläderat för dess användning. Sedan bilarna försetts med bilbälten i baksätet framhåller trafikskolorna vikten av att samtliga åkande i bilen är bältade. Under de senaste åren har det således skapats en positiv attityd och förståelse för bältesanvändningen. Mot denna bakgrund kan därför också STR biträda förslaget om att ett generellt krav utfärdas om bältesanvändningen.

*Trafikförsäkringsföreningen* uttalar att utgångsläget nu vad gäller användning av bilbälte i baksätet är analogt med det som gällde för förare och passagerare i framsätet före år 1975. Detsamma torde gälla allmänhetens beredskap att acceptera ett utökat krav. Det är mot denna bakgrund logiskt och konsekvent att utvidga lagstiftningen till att omfatta alla platser i fordonet.

Föreningen vill därför i linje med tidigare ställningstaganden från försäkringsbranschens sida tillstyrka trafiksäkerhetsverkets framställning. Man har svårt att se med vilka argument man skulle rättfärdiga en ytterligare fördröjning med de konsekvenser detta medför.

*Handikappinstitutet* instämmer helt i trafiksäkerhetsverkets framställning om generellt krav på användning av bilbälten på alla sittplatser i bil, som är utrustad med bälten.

*Svenska kommunförbundet*<sup>1</sup> tillstyrker att användandet av bilbälte blir tvingande.

*Svensk trafikmedicinsk förening (STMF)* anför att en global översikt visar att ingenstans i världen har man uppnått en hög användningsfrekvens av bilbälten utan tvingande lagregler med påföljder för dem som inte följer bestämmelserna. Bl. a. hänvisas till att tyska katastrofläkarna (Notärzte) uttalat att de pengar som investeras i upplysning i stället bör användas till övervakning av att bilbälteslagen efterlevs (Arzt+Auto 61/3, 1985).

STMF är av den uppfattningen att det inte finns skäl att dröja med en lagstiftning. Det finns nämligen inget underlag tro att propagandakampanjer skulle ge en nämnvärd ökning av användningsfrekvensen av bilbälten. Inte heller NTF synes förvänta resultat av kampanjeverksamheten

<sup>1</sup> Svenska kommunförbundet är inte enigt. Här redovisas endast majoritetens uppfattning. Reservationer återfinns i slutet på denna bilaga.

eftersom föreningen i sin skrivelse till regeringen hemställer om att regler om användning av bilbälte i baksätet beslutas snarast.

STMF förslår därför regeringen att utan dröjsmål vidta åtgärder så att en bilbälteslag som gäller passagerare i bilars baksäten kan träda i kraft den 1 oktober 1985.

*Svenska läkaresällskapet* tillstyrker att obligatorium för bruk av bilbälte även måtte gälla baksätesspassagerare och att sådant införs så snart praktiskt är möjligt.

### Generellt krav för barn

*RA* anför att ett generellt krav att barn skall använda bilbälte eller annan särskild skyddsanordning kan vålla problem vid tillämpningen. Förslaget lämnar ingen lösning på problemet om det i baksätet färdas fler barn än det finns platser utrustade med bilbälte.

Att varje bilförare som någon gång kan tänkas få små barn som passagerare skulle vara tvungen att skaffa och medföra sådan utrustning framstår som orealistiskt. Exempelvis skulle taxibilar, eftersom en taxiförare inte kan förutse vilka kunder han skall få, behöva utrustas med en komplett uppsättning skyddsanordningar för varje tänkbar åldersgrupp.

*VTI* redovisar exempel på frågor som behöver klaras ut:

– Skall skyddsanordningarna för barn vara av godkänd typ? Om man inte inför detta krav finns stor risk att mycket undermåliga system dyker upp på marknaden. Å andra sidan finns det i dag minst 200 000 ej godkända anordningar i bruk. Dessa är till största delen bälteskuddar som, i avvaktan på att ECE-reglementet skall omarbetas, har fått en inofficiell "rekommendation" av *VTI*. Även frågan om hur dessa system skall hanteras måste lösas.

– Skall man kräva säkring av barn i samtliga bilar? Det är svårt att tänka sig att t. ex. taxi skall kunna tillhandahålla lämpliga system. Enligt uppgift har man i USA använt regeln att "egna barn i egna bilen" skall använda skyddssystem.

– Hur skall man göra när det är fler personer i bilen än det finns bälten? Om man t. ex. sitter fyra personer i ett baksäte där det finns tre bälten kanske ingen kan använda något bälte.

*Bilindustriföreningen* har gjort den bedömningen att ca 400 000 bilar behöver komplettera sin utrustning – till en sammanlagd kostnad av minst 60 milj. kr. Man har svårt att bedöma tillverkarnas leveranskapacitet för en så omfattande engångsproduktion. Den situationen får naturligtvis inte inträffa att erforderlig utrustning inte finns tillgänglig när de nya reglerna träder i kraft.

Mot denna bakgrund förordar *Bilindustriföreningen*:

– att kravet att vuxna, som fyllt 15 år och är längre än 150 cm, skall använda bilbälte även i baksätet införs med kort varsel, gärna redan under våren 1986. Tidpunkten bör naturligtvis väljas med hänsyn till när informationsinsatserna kan väntas ge bäst effekt;

– att kravet att barn skall använda bälte eller annan särskild skyddsutrustning införs vid ett senare tillfälle.

*M* anför att man för att undvika diskussion bör formuleringen i den föreslagna lydelsen 117 a § 4 mom försees med ett förtydligande av vad som avses med "annan särskild skyddsanordning för barn".

*Trafikförsäkringsföreningen* framhåller särskilt att om säkerheten för barn som färdas i bil verkligen skall kunna förbättras krävs en kombination av lagstiftning och information.

*Kommunförbundet* menar att förslaget till ny formulering av 117 a § vägtrafikkungörelsen är otydligt vad gäller barn som är för små för att använda bilbälte. I praktiken blir det således ett krav på att använda skyddsanordningar eller hjälpmedel av typ bälteskudde. Detta bör utsägas klart.

Motsvarande problem finns vad gäller skolskjutsning där reglerna i dag tillåter att flera barn skjutsas än vad som finns bälten. Det torde därför krävas speciella anordningar för att uppfylla de krav som ett utökat bältestvång medför. Innan den av utredningen förordade lagändringen genomförs måste denna fråga enligt kommunförbundets mening belysas ytterligare.

*Svenska Taxiförbundet* vill tillstyrka förslaget om obligatorisk användning av bilbälte även för barnpassagerare i baksätet, under förutsättning att tillämpningen av bestämmelsen vid yrkesmässig trafik för personbefordran anstår i avvaktan på att särskilda skyddsanordningar avpassade för barn- och skolskjutsbruk, godkänts av trafiksäkerhetsverket och allmänt förekommande finns till salu.

#### **Slopande av undantag taxi, tunga lastbilar**

*RÅ* anför att det för exempelvis taxiförare torde kunna medföra vissa praktiska olägenheter. I förslaget saknas uppgifter om huruvida erfarenheterna av den nuvarande regeln är sådana att det trots dessa olägenheter finns skäl att införa bältestvång för denna kategori. Det är därför svårt att ta ställning till förslaget i den delen.

*Bilindustriföreningen* avstyrker kravet att befintligt bilbälte skall användas även i tyngre lastbilar. Man är beredd att medverka i en speciellt anpassad informationsverksamhet för ökad användning av speciellt anpassade bilbälten.

*Biltrafikens arbetsgivareförbund* framför att den föreslagna lydelsen innebär, förutom skyldighet för baksätesspassagerare att använda bilbälte, att undantaget för förare i yrkesmässig trafik för personbefordran slopas. Därtill medför förslaget skyldighet även för förare av tung lastbil att använda bilbälte om lastbilen på frivillig väg försetts med sådant.

Med hänsyn till de erfarenheter man har av arbetsförhållandena för denna yrkeskategori är den bestämda uppfattningen den att det tidigare undantaget skall bibehållas. Man kan därför inte tillstyrka förslaget i denna del.

*Svenska Taxiförbundet* har vid införandet av obligatorisk användning av bilbälte i framsättesplatser tidigare anfört vikten av att hänsyn tas till de speciella förutsättningar som råder för yrkesgruppen taxiförare. Möjligheten att snabbt kunna undkomma tämligen ofta förekommande allvarligt

menade angrepp från passagerare, har varit vägledande ur skyddssynpunkt. Krav på bältesanvändning har också ekonomiska effekter. Båda dessa speciella förutsättningar har enligt taxiförbundet lett till det undantag som i dag finns i 117 a § i vägtrafikkungörelsen.

Svenska Taxiförbundet vill med hänsyn till vad ovan anförts tillstyrka förslaget om obligatorisk bilbältesanvändning, utan särskilt undantag, på framsättesplatser, under förutsättning att tillämpningen vad avser förare i yrkesmässig trafik för personbefordran anstår till automatisk bilbältespåtagare allmänt förekommande finns till salu.

Taxis intresse av att befordra sina kunder på ett trafiksäkert och skadeförebyggande sätt innebär att Svenska Taxiförbundet instämmer i trafiksäkerhetsverkets framställning om obligatorisk användning av bilbälte även för baksätesspassagerare.

### **Straffsanktioner m. m.**

RÅ anser att det även om det från säkerhetssynpunkt vore önskvärt att skyldigheten att säkra små barn i bil var förenad med straffsanktion talar de praktiska svårigheterna med en sådan reglering för att straffbestämmelsen omfattar endast barn av sådan storlek att de kan använda bilens normala säkerhetsutrustning. För mindre barn bör bestämmelsen utformas som en rekommendation.

Ansvar för att minderåriga passagerare använder bilbälte, om sådan skyldighet anses böra föreligga, bör åvila föraren. Att lägga straffansvaret på medföljande vårdnadshavare framstår som praktiskt olämpligt och kan vålla tillämpningsproblem.

*Rikspolisstyrelsen* ställer sig helt avvisande till den föreslagna utvidgningen av det straffrättsliga ansvaret för fordonets förare, förälder och annan vårdnadshavare för barnet, då barn under 15 år inte använder bilbälte. En sådan ansvarsbestämmelse skulle komma att avvika från nu tillämpade straffrättsliga principer. I stället bör genom väl avvägda men kraftfulla informationsinsatser användningen av bilbälte kunna öka.

*VTI* menar att en attraktiv lösning på sanktioneringen är den som tillämpas i USA och som innebär att de som ertappats med att ej använda barnstolar fått en vecka på sig att visa upp ett kvitto på att man köpt en stol.

*Folkrorelsernas trafikskoleförbund* framför att en hårdare påföljd tillsammans med intensifierad polisövervakning skulle med stor sannolikhet förbättra efterlevnaden.

*HCK* redovisar att rörelsehindrade bilförare i dag kan få dispens enligt denna bestämmelse om denne har svårigheter eller inte alls kan sätta på sig bältet. Tyvärr har denna dispensmöjlighet utnyttjats alltför frikostigt. Dispensmöjligheten bör därför användas restriktivt. Innan man ger en dispens bör man först undersöka om det finns alternativa bältestyper som vederbörande kan använda eller om t.ex. fastsättningsanordningen kan modifieras.

När det gäller passagerare bör föraren eller ev. vårdare ansvara för att den som p.g.a. handikapp inte själv kan sätta på sig säkerhetsbältet får hjälp med det.

*Handikappinstitutet* menar att enligt föreskrifter om restriktioner av bilbältestvånget i framsäte på grund av medicinska skäl bör den del utgå där restriktionen grundar sig på att den åkande ej själv kan ta på sig bältet beroende på rörelsesvårigheter eller bristande kraft. Ansvarig för bältets påtagande bör då vila på föraren eller annan medföljande person. I övrigt bör samma medicinska skäl för undantag att använda bilbälte gälla även för baksätesspassagerare.

*Svenska läkareförbundet* framför att lagregler rörande passagerare i baksätet bör utformas analogt med dem för förare och framsätesspassagerare, vilka medger undantag av medicinska skäl.

*Svenska Taxiförbundet* vill med hänsyn till vad ovan anförts föreslå en sådan utformning av 164 § vägtrafikkungörelsen att en förare av fordon i yrkesmässig trafik för personbefordran är fri från ansvar såvida ej kan visas att han ej gjort vad på honom rimligen kan ankomma för att bilbälte skall ha kommit till användning.

LO, TCO och SACO/SR har avstått från att yttra sig i ärendet.

### **Reservationer**

(m)- och (fp)-ledamöterna har avgivit följande reservation i Svenska kommunförbundets styrelse:

Tankegången om ett generellt krav på att använda bilbälte förefaller riktig. Någon lagstiftning bör dock inte komma till stånd förrän allmänheten i större utsträckning accepterar detta. Genom större informationsinsatser kommer säkerligen allmänhetens förståelse för nödvändigheten att använda bilbälte att öka ytterligare.

## Rallybälten

Trafiksäkerhetsverket (TSV) får med anledning av regeringsbeslut 1984-04-12 redovisa följande konsekvenser av ett eventuellt införande av s. k. rallybälten (fyrpunktsbälten) som godkända bälten för fordon i trafik.

Enligt hittills kända undersökningar kan man klart påvisa att fyrpunktsbälten som monteras i fordon i stället för de föreskrivna bältena inte ger samma skydd som ett trepunktsbälte i händelse av kollision.

Detta beror på flera orsaker.

- Låg bakre fästpunkt för axelbanden ger upphov till tryck på axelpartiet med risk för ryggradskomprimering.
- Dålig bandgeometri gör att axelbanden tenderar att dra upp höftbandet i bukens mjukdelar då kroppen slungas framåt.
- Axelbanden belastar revbensens yttre delar i stället för det kraftiga bröstbenet.

De här synpunkterna gäller främst då fyrpunktsbältena kombineras med vanliga säten. I kombination med vissa typer av speciella rallystolar kan det tänkas att nackdelarna elimineras av att bältesbanden styrs av urtag i stolen.

För att utröna om det finns kombinationer av stolar och bälten som ger likvärdiga eller bättre skyddseffekter än trepunktsbältet har TSV redan i mars 1984 startat ett projekt hos statens väg- och trafikinstitut (VTI) enligt bilagda beställning. Projektet skall vara slutredovisat 1984-12-31.

Man bör också ha i åtanke att rallybältet mera är konstruerat för att i alla situationer hålla kvar användaren i sätet medan trepunktsbältet är optimerat för att ge användaren största möjliga skydd i händelse av kollision.

Sammanfattningsvis vill TSV – utgående från nuvarande kunskaper på området – framhålla att ett fritt införande av rallybälten i bilar skulle kunna få ur skadesynpunkt negativa effekter.

Efter att ha fått VTI:s rapport kommer TSV självfallet att överväga möjligheten att ändra nuvarande regler om bilbälten.

TSV anser härmed att uppdraget är slutfört.

Beslut i detta ärende har fattats av undertecknad generaldirektör. Vid den slutliga handläggningen har i övrigt närvarit byrådirektör Sundberg, föredragande och t. f. byråchef Fremling.

Jan Hagberg

## Redovisning av uppdraget att närmare överväga frågan om släp-skyltens utformning, användning och placering m. m.

Trafiksäkerhetsverket (TSV) fick regeringens uppdrag att, med anledning av riksdagens beslut om obligatorisk utmärkning av lastbil med tillkopplad släpvagn med en särskild skylt, närmare överväga frågan om skyltens utformning, användning och placering m. m.

TSV föreslår att skylten benämns släp-skylt och att den skall vara gul med röd bård och försedd med texten "släp" i svart. Den skall vara minst 400 mm hög och 100 mm bred. Förslag till regler om släpskylt bifogas i bilaga 2 vilka TSV avser att ge ut i TSV:s författningssamling.

När det gäller omfattningen av användningen av släp-skylten har TSV beaktat trafiksäkerhetsutredningens (TSU) betänkande. I betänkandet har TSU föreslagit att släp-skylt skall vara obligatorisk på lastbil med tillkopplad tung släpvagn. TSU föreslog vidare – för att förhindra att skylten missbrukas – att det i föreskrifterna bör anges att skylten inte får finnas på bil utan släpvagn.

TSV tolkar TSU:s förslag om omfattningen av användningen så att tung lastbil med tillkopplad släpvagn vars totalvikt överstiger 3,5 ton skall vara utrustad med släp-skylt. TSV föreslår att omfattningen av användningen av släp-skylt införs i fordonskungörelsens (1972:595) 11 § i enlighet med bifogade förslag i bilaga 1.

Vad gäller skyltens placering föreslår TSV att den skall vara monterad framtill på lastbilens högra sida med texten läsbar bakifrån. Förslag till regler om släp-skyltens placering bifogas i bilaga 2 vilka TSV avser att ge ut i TSV:s författningssamling.

Vidare bör en ändring av vägtrafikkungörelsens (1972:603) 108 § genomföras, så att släp-skylten inte räknas in i fordonsbredden. Förslag till författningsändring i VTK bifogas i bilaga 1. TSV vill dock påpeka att skylten troligen kommer att räknas in i fordonsbredden utomlands. Anledningen är att den inte finns uppräknad bland de detaljer som inte räknas in i fordonsbredden i annex 1 punkt 2 i Wien-konventionen.

TSU har gjort bedömningen att en släp-skylt har en inte oväsentlig betydelse för säkerheten för cyklande och mopedister dock utan att närmare redovisa olyckstal och förväntad effekt. Man har heller inte berört det förhållande att en skylt som är så placerad att den kan förväntas ha tillräckligt god synbarhet med nödvändighet kommer att utgöra en utskjutande fordonsdel som kan skada oskyddade trafikanter även om man ställer särskilda krav på dess utformning.

Mot denna bakgrund synes det tveksamt om tillräckligt underlag för en rimlig kostnad-nyttabedömning föreligger. TSV är berett att närmare undersöka möjligheterna att ge bättre underlag för en sådan bedömning om regeringen finner detta motiverat före ett slutligt ställningstagande.

## Förslag till författningsändringar vid införandet av släp-skylt

Ändring i fordonskungörelsen (1972: 595)

11 § Bil skall ha följande utrustning.

---

Urustning	Närmare föreskrifter
---	
Släp-skylt	Skall finnas på tung lastbil med tillkopplad släpvagn vars totalvikt överstiger 3,5 ton. Får inte annat än tillfälligtvis finnas på fordon utan tillkopplad släpvagn.
---	

Ändring i vägtrafikkungörelsen (1972: 603)

108 § Fordonsbredd mäts över de längst utskjutande delarna av fordonet. Bakspeglar, körriktningvisare, sidomarkeringslyktor, *släp-skylt*, reflexanordningar och snökedjor räknas dock inte in i bredden. Trafiksäkerhetsverket får föreskriva eller för ett särskilt fall, medge att inte heller andra utrustningsdetaljer skall räknas in i fordonsbredden.

Utkom från  
trycket den

Föreskrifter  
markeras med kryss  
till vänster om texten.  
Allmänna råd saknar  
sådan markering.

## Förslag till regler om släp-skylt

Grundregler i fordonskungörelsen (1972: 595)

11 § Bil skall ha följande utrustning.

Urustning	Närmare föreskrifter
---	
Släp-skylt	Skall finnas på tung lastbil med tillkopplad släpvagn vars totalvikt överstiger 3,5 ton. Får inte annat än tillfälligtvis finnas på fordon utan tillkopplad släpvagn.
---	

### Trafiksäkerhetsverkets regler

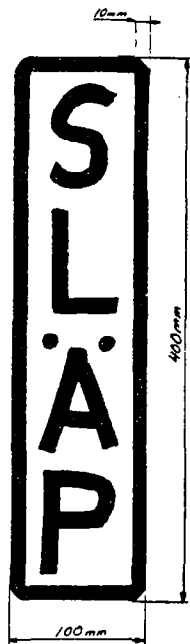
Trafiksäkerhetsverket föreskriver med stöd av 102 och 104 §§ fordonskungörelsen (1972: 595) följande.

1. Fordringar
  - 1.1 x Släp-skylt skall vara minst 400 mm hög och 100 mm bred.
  - 1.2 x Släp-skylt skall vara gul med röd bård och försedd med texten släp i svart.
  - 1.3 x Släp-skylt skall vara lämpligt utformad från skadeförebyggande synpunkt. Den skall vara så utformad att den inte har skarpa kanter eller hörn. Vidare skall den vara tillverkad av material som inte ger skarpa spetsar vid krossning.
  - 1.4 Exempel på släp-skylt, se bilaga.
2. Montering
  - 2.1 x Släp-skylt skall vara monterad framtill på lastbilens högra sida med texten läsbar bakifrån.
  - 2.2 x Släp-skylt skall vara monterad högst 2,5 m från fordonets främre begränsning.  
Skylden bör dock vara monterad så långt fram som möjligt.
3. Undantag
  - x Frågor om undantag från dessa regler prövas av trafiksäkerhetsverket.
  - x

Dessa regler träder i kraft den 1 januari 1984 då trafiksäkerhetsverkets Tillämpningsanvisningar för lastbil (blad 25-05-01-01) skall upphöra att gälla.

LARS PETERSON

Olof Eklund  
(Fordonsbyrå)



## Förteckning över remissinstanser och sammanställning av deras yttranden

Statens väg- och trafikinstitut  
AB Svensk Bilprovning  
Bilindustriföreningen-AB Bilstatistik  
Cykelfrämjandet  
Försvarets motorklubb  
Kungl. Automobil Klubben  
Motorförarnas helnykterhetsförbund  
Motormännens riksförbund  
Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande  
Svenska åkeriförbundet

*Statens väg- och trafikinstitut* ifrågasätter om det är insiktsfullt att driva frågan längre med hänvisning till dels den korta avläsningstiden i den stressade situationen samt den därpå grundade bedömningen av tveksam effekt, dels de beräknade höga införandekostnaderna.

*AB Svensk Bilprovning* har ingen erinran.

*Bilindustriföreningen* konstaterar att föreslagen skylt innebär flera problem och nackdelar med avseende på bilkonstruktionen. Bl. a. föreligger risk att en släpskylt försämrar fordonets aerodynamiska egenskaper. Merkostnaden i samband med nyanskaffning beräknas till ca 10 milj. kr. Föreningen anser vidare trafiksäkerhetsvärdet av en släpskylt vara mycket tveksamt.

*Cykelfrämjandet* anser att den föreslagna släpskylten bör införas.

*Försvarets motorklubb, Kungl. Automobil Klubben, Motormännens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* och *Svenska åkeriförbundet* anser att det är motiverat att låta trafiksäkerhetsverket ytterligare utreda relationerna mellan de positiva och negativa effekterna av ett obligatorium innan slutgiltig ställning tas.