

# Regeringens proposition

1987/88: 33

om säkerheten för barn i bil m. m.



Prop.  
1987/88: 33

Regeringen förelägger riksdagen vad som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokoll för den åtgärd och det ändamål som framgår av föredragandens hemställan.

På regeringens vägnar

*Kjell-Olof Feldt*

*Sven Hulterström*

## Propositionens huvudsakliga innehåll

Bilbälte behöver för närvarande inte användas av den som inte fyllt 15 år eller som är kortare än 150 cm. I propositionen förordas att alla som färdas i en bil skall använda bilbälte eller särskild skyddsanordning. Enligt förslaget skall barn fram till det år de fyller sju år använda särskild skyddsanordning och därefter det ordinarie bilbältet. Vid vissa transporter får dock bilbälte användas i stället för särskild skyddsanordning. En förare som inte gjort vad som ankommer på honom för att ett barn under 15 år använder bilbälte eller särskild skyddsanordning skall kunna dömas till böter.

Det föreslagna kravet föreslås gälla såväl vid privata transporter som vid skolskjutsning.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 15 oktober 1987

Närvarande: Statsrådet Feldt, ordförande, och statsråden Sigurdsen, Gustafsson, Leijon, Peterson, Bodström, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Wickbom, Johansson, Hultström och Lindqvist.

Föredragande: statsrådet Hultström

---

## Proposition om säkerheten för barn i bil m. m.

### 1 Inledning

I april 1986 tillsattes inom kommunikationsdepartementet en arbetsgrupp med uppgift att se över olika frågor rörande barns säkerhet i bil. I arbetsgruppen har ingått representanter för departementet, trafiksäkerhetsverket, Landstingsförbundet och Svenska kommunförbundet. Gruppen redovisade i april 1987 sitt uppdrag i rapporten *Barn i bil*.

Arbetsgruppens rapport har remissbehandlats.

Till protokollet i detta ärende bör fogas dels en inom kommunikationsdepartementet utarbetad kort sammanfattning av förslagen i rapporten som *bilaga 1*, dels en förteckning över remissinstanserna och en sammanställning av remissyttrandena som *bilaga 2*.

Jag avser nu att ta upp de frågor som rapporten ger anledning till. Godtas mina förslag ämnar jag senare återkomma till regeringen med förslag till de författningsändringar som behövs.

### 2 Bakgrund

Skyldigheten att använda bilbälte regleras i 117 a § vägtrafikkungörelsen (1972: 603). Enligt den lydelse som paragrafen har efter den senaste ändringen (1986: 16), som trädde i kraft den 1 juli 1986, skall den som färdas i en personbil, lätt lastbil eller buss på en sådan sittplats som är utrustad med bilbälte också använda bältet. Skyldigheten att använda bälte gäller dock inte den som är under 15 år eller kortare än 150 cm. Vissa andra undantag finns, t. ex. när fordonet inte är i rörelse, vid backning och vid färd inom parkeringsplatser m. m. Vid yrkesmässig trafik för personbefordran behöver föraren inte använda bältet. Medicinska hinder kan också befria från denna skyldighet.

Skyldigheten att använda bälte är straffsanktionerad (164 § första stycket 10 vägtrafikkungörelsen i dess lydelse enligt förordning 1987: 835). Straffet är böter, högst 1 000 kr.

Bestämmelser om användning av bilbälte finns också i förordningen (1970: 340) om skolskjutsning. Enligt 6 § får vid skolskjutsning med personbil passagerare befordras i framsätet endast om bilbälte används. Enligt 7 § kan föraren och den som bedrivit skolskjutsningen dömas till böter om ett fordon används i strid mot bl. a. 6 §.

Före den 1 juli 1986 gällde kravet enligt vägtrafikkungörelsen på användning av bilbälte endast den som färdades i personbilens framsäte. I en skrivelse till regeringen i december 1984 begärde trafiksäkerhetsverket att de dåvarande reglerna om obligatorisk bilbältesanvändning skulle utvidgas till att omfatta alla som färdades i en bil oavsett ålder och längd och oavsett om färden skedde i framsätet eller baksätet.

Sedan trafiksäkerhetsverkets skrivelse remissbehandlats togs frågan upp i prop. 1985/86: 62 om bilbältesanvändning m. m. Jag konstaterade därvid att vissa frågor måste klaras ut innan obligatoriet kunde utvidgas till att omfatta barn under 15 år. Detta gällde t. ex. frågan hur skyddsanordningar skall se ut för barn som inte kan använda bilbältet. Ett särskilt problem i detta sammanhang var utformningen av skyddsanordningar vid skolskjutsning. Samtidigt var det med hänsyn till olycksutvecklingen angeläget att olycksförebyggande och skadereducerande åtgärder sattes in så snabbt som möjligt. Ändringen av det då gällande bilbälteskravet borde därför begränsas till sådant som kunde genomföras tämligen omgående. I propositionen föreslogs därför endast den ändringen att kravet skulle omfatta även passagerare i baksätet. Jag anmälde samtidigt att jag avsåg att tillsätta en arbetsgrupp för att se över frågan om säkerheten i bil för barn under 15 år.

Riksdagen godkände propositionen (TU 1985/86: 7, rskr. 94). I sitt betänkande anförde trafikutskottet bl. a. följande.

”Utskottet vill med anledning av samtliga dessa motionsyrkanden starkt understryka vikten av att även barn under 15 år och personer som inte har en längd av minst 150 cm omfattas av tvingande regler om användning av bilbälten eller likvärdiga skyddsanordningar.

Det är därför angeläget att den arbetsgrupp som föredraganden – enligt vad utskottet erfarit – numera tillsatt med största möjliga skyndsamhet söker finna lösningar på de problem i fråga om skyddsanordningars utformning och godkännande som för närvarande synes föreligga, inte minst i de fall där det finns fler passagerare i en bil än det finns bälten. Utskottet förutsätter vidare att arbetsgruppen behandlar frågan om straffansvar för minderårigas underlåtenhet att använda bilbälte eller annan skyddsanordning.

Utskottet förutsätter också att regeringen – så snart arbetsgruppen avslutat sitt arbete och presenterat sina förslag – återkommer till riksdagen med förslag om användning av bilbälten eller andra skyddsanordningar för barn under 15 år och för dem som har en längd under 150 cm.”

I enlighet med förslaget i propositionen beslöt regeringen den 16 januari 1986 den tidigare nämnda (1986: 16) ändringen i vägtrafikkungörelsen.

### 3.1 Inledande synpunkter

I rapporten Barn i bil har arbetsgruppen presenterat sina förslag uppdelade på sådana som föreslås gälla vid privata transporter och sådana som föreslås gälla vid skolskjutsning. Denna uppdelning är ändamålsenlig och jag följer den i min fortsatta framställning.

Inom vart och ett av nämnda områden kommer jag att ta upp vilka som skall omfattas av kravet, vad för slags säkerhetsutrustning som skall användas, vem som skall ha det straffrättsliga ansvaret samt när kravet bör träda i kraft.

Innan jag presenterar mina förslag vill jag först kort redovisa vissa statistiska uppgifter rörande barns användning av särskilda skyddsanordningar och bilbälte samt hur många barn som dödats eller skadats som passagerare vid olyckor.

Enligt mätningar som utförts av statens väg- och trafikinstitut under hösten 1986 använder drygt 60 procent av barnpassagerarna i baksätet bilbälte. Detta tillsammans med att ca 20 procent av barnen färdas i framsätet med i det närmaste 100-procentig användning av skyddsanordningar/bilbälte gör att uppskattningsvis ca 70 procent av de bilåkande barnen färdas skyddade. Enkätundersökningar som trafiksäkerhetsverket gjort anger något högre värden. Utifrån dessa kan man också konstatera att användningsfrekvensen tycks vara ungefär lika omfattande bland alla barn upp till 15 år.

Antalet barn som dödats eller skadats som passagerare i personbil har minskat sedan mitten av 1970-talet. Arbetsgruppen anger i sin rapport att det årliga genomsnittliga antalet dödade sjunkit från 29 under åren 1975–1977 till 16 under åren 1983–1985. Även antalet skadade barn har minskat på likartat sätt.

Av de dödade och skadade barnen är cirka en tredjedel under sju år och två tredjedelar mellan sju och femton år.

En samlad statistik över skolskjutsningen saknas. Den uppskattning som arbetsgruppen har gjort av skolskjutsningens omfattning baseras på en enkät till 30 kommuner. Resultatet visar att andelen elever som åker skolskjuts med personbil varierar kraftigt mellan kommunerna. Arbetsgruppen har uppskattat att det totalt rör sig om ca 100 000 elever som färdas till och från skolan på detta sätt.

Under perioden 1980–1985 har nio barn omkommit vid skolskjutsning. Av dessa har sex dödats vid tre olyckor som i två fall bestod i kollisioner med tåg och i ett fall i kollision med buss. Övriga tre har dödats i samband med på- eller avstigning. Uppgifter om hur många barn som skadats saknas.

## 3.2.1 Vilka skall omfattas av kravet?

**Mitt förslag:** Fram till det år ett barn fyller sju år skall barnet använda särskild skyddsanordning då det färdas som passagerare i personbil. Vid vissa transporter där särskild skyddsanordning inte finns tillgänglig får barnet använda det ordinarie bilbältet i stället.

Från och med det år barnet fyller sju år skall det använda den ordinarie bilbältesutrustningen.

Det generella undantaget för kortväxta vuxna personer (under 150 cm) slopas.

Sittplats med bilbälte skall användas i första hand.

**Arbetsgruppens förslag:** Arbetsgruppens förslag överensstämmer i huvudsak med mitt förslag.

**Remissinstanserna:** En överväldigande majoritet instämmer i att det är angeläget att också barn under 15 år omfattas av krav på användning av bilbälte eller särskild skyddsanordning. Socialstyrelsen, konsumentverket och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) påpekar vikten av att undantagen utformas och övervakningen sker med insikt om och förståelse för barns behov och förutsättningar. Barnmiljörådet och Handikappförbundens centralkommitté framför att alla barn upp till tio års ålder skall ha rätt att få tillgång till särskild skyddsanordning för att uppnå optimal säkerhet. Riksåklagaren och Kungl. Automobilklubben anser att bestämmelserna för barn under sju år bör utformas som en rekommendation.

**Skälen för mitt förslag:** Det är generellt sett bättre för en bilförare eller passagerare att använda bilbälte eller skyddsanordning än att inte göra det. Vid kollision eller vältning riskerar de annars att kastas mot inredningsdetaljer och medpassagerare i fordonet eller ut ur fordonet. Då så gott som samtliga personbilar och åtskilliga av övriga berörda fordon i den nuvarande fordonsparken har bilbälten på alla platser är det också möjligt att genomföra de flesta transporter så att alla är fastspända.

Skyddseffekten hos bilbältet är dock begränsad då mindre barn använder det. För att dessa barn skall få ett fullgott skydd krävs särskilda skyddsanordningar. Dessa kan verka antingen helt självständigt eller i kombination med det ordinarie bilbältet. Skyddsanordningarna för barn brukar kallas babystolar, bilbarnstolar, bältesstolar och bälteskuddar.

Enligt en nordisk undersökning, Børns sikkerhed i biler (Nordiska trafiksäkerhetsrådets rapport nr 45), ger det ordinarie bilbältet gott skydd för barn från sjuårsåldern. Barn är vid den åldern tillräckligt fysiskt utvecklade för att bilbältet skall kunna fungera på avsett sätt. Det är alltså för barn under denna ålder som det är angeläget att särskilda skyddsanordningar används.

Arbetsgruppen har i sin rapport diskuterat olika alternativ för att uppnå målet att öka barns användning av särskild skyddsutrustning och bilbälte.

Man har pekat på den höga användningsfrekvens man nått genom fler-årig informationsverksamhet men samtidigt framhållit att det i praktisk tillämpning på närliggande områden visat sig att de bästa resultaten uppnås då intensiv information åtföljs av tvingande lagstiftning. Arbetsgruppen har därför föreslagit att ett lagstadgat krav införs.

Jag delar arbetsgruppens uppfattning i detta avseende. Det är visserligen regeringens strävan att om möjligt undvika att införa nya regler. Den omständigheten får dock inte innebära att man avstår från att införa nya bestämmelser i de fall där behovet ter sig särskilt angeläget.

I de mål för trafiksäkerhetsarbetet som regering och riksdag fastställt uttalas att barnens problem särskilt skall beaktas. Barnen har också – som enskilda individer eller som grupp – svårt att själva i någon större utsträckning påverka den egna säkerheten. Det finns därför anledning att utvidga nu gällande regler till att omfatta även barnen.

Arbetsgruppen har övervägt två olika alternativ för att reglera användningen av bilbälte eller skyddsanordning. Det ena bygger på att bestämmelserna görs tillämpliga på samtliga barn, med krav på särskild skyddsanordning under sjuårsåldern och krav på bältesanvändning däröver. I det andra alternativet omfattas endast barn fr. o. m. det år de fyller sju år av ett krav på bältesanvändning. De mindre barnens användning av särskild skyddsanordning eller bilbälte skall då i stället, liksom hittills, påverkas genom information.

Arbetsgruppen har redogjort för de för- och nackdelar som de olika alternativen har vad gäller dels det överordnade målet att alla skall sitta fastsatta, dels behovet av undantag från krav på användning av särskild skyddsanordning vid vissa transporter till följd av att sådan utrustning inte alltid kan finnas tillgänglig i bilen.

Arbetsgruppen har funnit att båda alternativen ger goda möjligheter att ytterligare öka barnens redan nu höga användning av skyddsanordningar i bil. Arbetsgruppen förordar dock det förstnämnda alternativet.

Jag delar uppfattningen att ett krav som omfattar samtliga barn – visserligen något olika utformat för olika åldersgrupper – på bästa sätt tillgodoser önskemålet att alla, oavsett ålder, skall beredas ett så fullgott skydd som möjligt vid färd i bil. Ett sådant krav ger också möjlighet att även för de yngsta barnen påverka utvecklingen genom exempelvis skärpt övervakning.

Det är önskvärt att reglerna för användning av skyddsanordning resp. bilbälte utformas så att de omfattar alla barn som går i skolan på samma sätt. För att så skall bli fallet är det lämpligt att låta kravet på användning av särskild anordning gälla fram till ingången av det år under vilket barnet fyller sju år.

Arbetsgruppen har påpekat att krav på användning av särskild skyddsanordning för de mindre barnen medför att de befintliga bilbältena alltid skall kunna kompletteras eller ersättas med särskilda anordningar. Ett undantagslöst krav på detta kan dock enligt gruppen leda till stora praktiska svårigheter. Man bör dock enligt arbetsgruppen inte gå längre i fråga om undantag än att man i de fall då särskild skyddsanordning inte används i stället kräver att det ordinarie bilbältet används.

Jag delar uppfattningen att någon form av undantag från kravet på användning av särskild skyddsanordning måste finnas. Frågan är då i vilka fall avsteg från huvudregeln skall få göras.

De allra flesta resor som barn under sjuårsåldern gör sker i vårdnadshavarens bil. Detta förhållande tillsammans med det faktum att ett stort antal fordonsägare med mindre barn redan i dag skaffat särskilda skyddsanordningar gör det möjligt att starkt begränsa det antal situationer då undantag från användning av särskild skyddsanordning bör accepteras.

Såväl arbetsgruppen som ett antal remissinstanser som yttrat sig över gruppens rapport har pekat på svårigheten att entydigt definiera de situationer då undantag bör få göras. Självfallet är det angeläget att undantagen begränsas till transporter som förekommer sällan. Möjlighet till undantag vid transport av eget barn i egen bil bör således inte finnas.

Till transporter som förekommer sällan och där möjlighet till undantag bör finnas hör taxitransporter. Taxi bör således inte ha krav på sig att tillhandahålla olika varianter av skyddsutrustning för mindre barn. Särskild skyddsanordning bör inte heller krävas när någon annan än vårdnadshavaren använder sin bil för transport av barnet. Inte heller kan det krävas att vårdnadshavare anskaffar särskild utrustning i fall då han tillfälligt lånat eller hyrt bilen.

De mindre barnens användning av det ordinarie bilbältet i stället för särskild skyddsutrustning skall betraktas som en miniminivå för deras skadeskydd. Strävan för alla vuxna skall självfallet vara att så långt det är möjligt söka ge barnen det skydd som de särskilda skyddsanordningarna erbjuder. I detta ligger också att även barnen över sjuårsåldern bör fortsätta att använda exempelvis bälteskuddar där detta är lämpligt.

De undantag som jag hittills tagit upp har gällt vid vilka olika typer av transporter man kan tänka sig att låta användning av bilbälte ersätta användning av särskild skyddsanordning. Grundtanken har därvid varit att barnet har tillgång till en vuxenplats i bilen och att det på denna plats kan använda särskild skyddsanordning eller det befintliga bilbältet.

Generellt gäller i dag att om fler vuxna personer färdas i en bil än vad där finns platser med bälten så behöver inte den som inte sitter på en egen plats använda bilbälte. Det finns också situationer då fler barn behöver transporteras än vad antalet vuxenplatser medger. Hit hör exempelvis de transporter som familjer med fyra eller fler barn genomför.

Att tillämpa samma regel för mindre barn som för vuxna är enligt min mening inte lämpligt. Det finns nämligen skyddsanordningar s. k. dubbelkuddar som gör det möjligt att på baksätets mittplats tillskapa två sittplatser för barn. Platserna på denna dubbelkudde är försedda med höftbälten.

Denna skyddsmöjlighet bör utnyttjas. Det bör därför krävas att vid transport av egna barn i egen bil denna möjlighet utnyttjas där barnens ålder så tillåter.

Arbetsgruppen har också föreslagit att det nuvarande generella undantaget för kortvuxna personer under 150 cm slopas. Mot bakgrund av vad jag tidigare anfört och med hänsyn till att det finns regleranordningar för anpassning av bilbältenas anläggning mot kroppen instämmer jag i gruppens bedömning.

I vissa personbilar av äldre årsmodell saknas bilbälte på baksätets mittplats. Det har från en del håll påpekats att en passagerare genom att använda den platsen trots att annan plats med bilbälte är ledig kan undandra sig kravet på bältesanvändning. En sådan tolkning har naturligtvis aldrig varit avsikten. För att undanröja eventuella oklarheter på denna punkt bör klarläggas att sittplats med bilbälte skall användas i första hand.

Jag har hittills i min framställning diskuterat det föreslagna kravet med sikte på personbilar. Det föreslagna kravet bör dock ges samma tillämpningsområde som nuvarande bälteskrav har, dvs. det bör tillämpas även i fråga om lätta lastbilar och bussar i den mån sittplatserna är utrustade med bilbälten.

### 3.2.2 Vilken utrustning skall användas?

**Mitt förslag:** De särskilda skyddsanordningar som skall användas skall ha godkänts vid provning. Tills vidare får dock även icke godkänd utrustning användas.

**Arbetsgruppens förslag:** Arbetsgruppens förslag överensstämmer i huvudsak med mitt förslag.

**Remissinstanserna:** De instanser som yttrat sig tillstyrker kravet på att de skyddsanordningar som skall användas skall vara av godkänd kvalitet. Statens väg- och trafikinstitut och NTF anför mot bakgrund av det stora antal skyddsanordningar av god kvalitet som finns i användning, men som av formella skäl inte godkänts, att det måste accepteras att sådana anordningar får användas under en övergångstid. Riksåklagaren pekar på svårigheterna att definiera kravet på skyddsanordningar och att på ett entydigt sätt beskriva de undantag från bestämmelserna som av praktiska skäl måste medges. Handikappförbundens centralkommitté framhåller att det för en mindre grupp handikappade barn finns behov av möjlighet till dispens för individuellt tillverkade anordningar.

**Skälen för mitt förslag:** Enligt trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om fordon skall bilbälte vara av typ som godkänts antingen enligt ECE-reglemente 16 eller av typ som godkänts av trafiksäkerhetsverket efter officiell provning av riksprovplats, i detta fall statens mät- och provråd.

För skyddsutrustning för barn – babystolar, bilbarnstolar, bältesstolar och bälteskuddar – krävs i dag inget godkännande för att produkterna skall få tas i bruk. Provning av skyddsutrustningar sker dock enligt ECE-reglemente 44 och trafiksäkerhetsverkets föreskrifter. Godkända produkter märks. Ett godkännande skall ses som en garanti för att produkten uppfyller vissa minimikrav samt att tillverkningen kontrolleras av den myndighet som utfärdat godkännandet.

På trafiksäkerhetsverkets initiativ har under år 1986 en s.k. dubbelkudde tagits fram. Denna kudde monteras på mittplatsen i baksätet och är försedd med två höftbälten. Anordningen har vid provning visat goda resultat men på grund av att normer för dubbelkuddar saknas har någon godkännandeprovning inte varit aktuell.

När nu krav ställs på att de mindre barnen skall använda särskilda skyddsanordningar, inställer sig frågan vilka anordningar som lämpligen bör användas.

Det är ingen enkel fråga eftersom barnets storlek avgör vilken utrustning som är den rätta just för tillfället. En anordning som är godkänd för användning av barn av viss storlek kan således vara olämplig för större barn. Godkännande och utmärkning är därför ingen garanti i sig för att skyddsanordningen är den rätta.

I dag styrs den frivilliga användningen av skyddsanordningar av dels den information om vilken utrustning som passar resp. barn med hänsyn till dess storlek, dels vad föräldrar och barn själva upplever som rätt och bekvämt. Vid de kontakter som jag har haft med experter på området har framkommit att en spontan anpassning till lämplig utrustning i stor utsträckning tycks förekomma.

Kvalitetsmedvetenheten hos föräldrar och det stora utbudet av godkända skyddsanordningar har också successivt lett till att olämpliga anordningar utmönstrats från marknaden. De skyddsanordningar som i dag saluförs är därför undantagslöst av godkänd kvalitet. Helst bör naturligtvis endast sådan utrustning användas som har godkänts och märkts efter provning. Ett krav på detta i nuläget skulle emellertid innebära vissa praktiska problem. Detta har påpekats av bl. a. statens väg- och trafikinstitut och NTF vid remissbehandlingen av arbetsgruppens rapport.

Det finns i bruk flera hundra tusen skyddsanordningar som inte är godkända. Dessa anordningar är i regel bra och att de inte är godkända beror till största delen på att de tillverkats och sålts innan det funnits godkännanderegler för alla kategorier av system. Många av dessa system har senare blivit godkända men de tidigare exemplaren saknar den utmärkning som gör att man kan kontrollera att de är godkända.

För viss utrustning, t. ex. den av trafiksäkerhetsverket framtagna dubbelkudden, finns ännu inte några normer för provning och godkännande.

Det bör ankomma på trafiksäkerhetsverket att med stöd av 162 § andra stycket vägtrafikkungörelsen (1972: 603) utfärda de föreskrifter i ämnet som behövs. I uppgiften bör ingå att överväga från vilken tidpunkt som kravet på användning av endast godkänd och märkt skyddsutrustning skall gälla. Därvid bör trafiksäkerhetsverket beakta vad jag ovan framfört.

Som jag tidigare nämnt bör bilbälte få användas i stället för särskild skyddsanordning vid vissa transporter. För de riktigt små barnen bör även tillåtas att de färdas i en med bilbälte fastsatt barnvagnsinsats e. d. Även på den punkten kan föreskrifter utfärdas av trafiksäkerhetsverket.

### 3.2.3 Straffrättsligt ansvar och påföljd

**Mitt förslag:** Det straffrättsliga ansvaret för att barn som färdas som passagerare i bil använder särskild skyddsanordning eller bilbälte läggs på föraren.

Föraren skall kunna straffas om han underlåter att göra vad som ankommer på honom för att se till att bälte eller skyddsanordning används.

**Arbetsgruppens förslag:** Arbetsgruppens förslag överensstämmer i huvudsak med mitt förslag.

**Remissinstanserna:** Genomgående har accepterats att ansvaret läggs på föraren. Några instanser har anfört vissa invändningar och synpunkter. Riksåklagaren anser att straffbestämmelserna endast bör omfatta barn av sådan storlek att de kan använda bilens normala bältesutrustning. Rikspolisstyrelsen och Motormännens riksförbund anser att förarens ansvar bör begränsas till att gälla att barnen är fastsatta vid färdens början.

**Skälen för mitt förslag:** För de mindre barnens del är det helt naturligt att vårdnadshavarna eller andra vuxna i bilen ser till att de sitter bekvämt och säkert. Då det gäller användningen av skyddsanordningar är det oftast helt nödvändigt eftersom dessa är för svåra för de små barnen att sätta fast sig i. Från 6–7 årsåldern och ibland även tidigare kan barnen dock i de flesta fall själva sätta fast de bälten som de använder.

Ett barn under 15 år kan inte straffrättsligt ställas till ansvar om det bryter mot gällande regler. Om ett sådant ansvar skall utkrävas, måste det alltså läggas på någon annan. Föraren ligger därvid närmast till hands. Ett straffansvar för i bilen medföljande vårdnadshavare kan också tänkas. Behovet av enkla och klara regler gör emellertid att jag i likhet med arbetsgruppen och flertalet remissinstanser har stannat för att ansvaret alltid skall åvila föraren.

En föräres möjlighet att påverka medååkande barns säkra fastsättning i fordonet är beroende av dels barnens ålder och därmed typ av erforderlig skyddsanordning, dels hur väl han eller hon känner barnen.

Då det gäller egna barn under sjuårsåldern samt större barn – oavsett om de är egna barn eller inte – torde det inte föreligga några påtagliga problem för föraren att se till att de sitter fastsatta på avsett sätt. Vid transport av andra barn än förarens egna skall om inte särskild skyddsanordning finns tillgänglig även barn under sjuårsåldern använda det ordinarie bilbältet. Då barn färdas på nämnt sätt – olikt det de troligtvis är vana vid från resor med sina vårdnadshavare där barnen har tillgång till särskild skyddsanordning – kan de uppleva användningen av bilbältet som obekväm eller på annat sätt negativ och på olika sätt motsätta sig användning eller försvåra för föraren att se till att de sitter fastsatta.

I båda fallen bör man kunna kräva att föraren gör vad som är möjligt för att se till att barnen färdas fastsatta. Kravet på vad som i de olika fallen skall anses åligga föraren i detta hänseende måste emellertid anpassas till omständigheterna i det särskilda fallet.

I likhet med vad som nu gäller enligt 164 § vägtrafikkungörelsen bör straffet vara böter, högst 1000 kronor. Förseelsen kan därmed beivras genom ordningsbot (jfr SFS 1986: 613).

För yrkesmässig persontrafik finns skäl att inte ålägga föraren samma ansvar som vid privattransporter för att personer under 15 år använder bilbälte. Det straffrättsliga ansvar för föraren som föreslås gälla vid privattransporter bör således inte gälla vid yrkesmässig personbefordran.

**Mitt förslag:** Nya bestämmelser om barns användning av särskilda skyddsanordningar och bilbälte vid privata transporter bör träda i kraft den 1 april 1988.

**Arbetsgruppen** har föreslagit att bestämmelserna får träda i kraft den 1 mars 1988.

**Remissinstanserna:** Frågan om ikraftträdande har berörts av några instanser. Behovet av ett snabbt ikraftträdande har påtalats av flera instanser. Landstingsförbundet däremot anser att ikraftträdandet bör skjutas något framåt. Föreningen Sveriges länspolischefer och Föreningen Sveriges polischefer har jämte Kungl. Automobilklubben förordat ett gemensamt ikraftträdande för regler gällande privata transporter och skolskjutsning.

**Skälen för mitt förslag:** Ett stort antal babystolar, barnstolar, bältestolar och bälteskuddar används redan i dag. De av trafiksäkerhetsverket gjorda enkätundersökningarna visar att endast omkring 15 procent av barnen under sjuårsåldern inte har tillgång till lämplig skyddsutrustning. Jag delar därför arbetsgruppens uppfattning att genomförandet kan ske snabbt.

Jag har erfarit att både trafiksäkerhetsverket och NTF har beredskap att informera om de nya reglerna. De svårigheter som kan uppkomma vid polisens övervakning anser jag inte motivera ett senare ikraftträdande. Detta bör lämpligen förläggas till den 1 april 1988.

### 3.3 Skolskjutsning

#### 3.3.1 Vilka skall omfattas av kravet?

**Mitt förslag:** Vid skolskjutsning med personbilar, inklusive personbilsregistrerade småbussar, skall såväl förare som passagerare använda bilbälte på plats där sådant finns.

Fordonets ordinarie bältesutrustning får kompletteras med en särskild anordning så att antalet platser med bälte utökas.

**Arbetsgruppens förslag:** Arbetsgruppens förslag överensstämmer med mitt förslag.

**Remissinstanserna:** Arbetsgruppens förslag tillstyrks av flertalet instanser. Socialstyrelsen efterlyser regler för skolskjutsverksamheten inom förskolans ram och för transporter av barn på daghem och familjedaghem.

**Skälen för mitt förslag:** Den särskilt anordnade skolskjutsningen är i allmänhet ett mycket säkert färdssätt. Säkerheten kan dock bli ännu bättre genom ett krav på bilbältesanvändning.

Som arbetsgruppen har påpekat har en ökad användning av bilbälte vid skolskjutsning stort värde för trafiksäkerheten genom den pedagogiska

effekt den har. Det är viktigt att barnen lär sig att om det finns bilbälte skall det alltid användas. Trafiksäkerhetsförstärkan på detta område genom föräldrar, skola och organisationer kan annars lätt förfela sin verkan om barnen under sina dagliga skolresor vänjer sig vid att låta bilbälten hänga obrukade.

För att uppnå detta pedagogiska resultat har arbetsgruppen funnit det önskvärt att även föraren av skolskjutsfordonet använder bilbälte och att det nuvarande undantaget för dessa yrkesförare därför slopas. Jag delar i likhet med ett flertal remissinstanser den uppfattningen.

Vad jag tidigare redovisat om barns möjlighet att med god effekt använda ordinarie bilbälten i olika åldrar äger naturligtvis sin giltighet även vid skolskjutsning. Något krav på särskilda skyddsanordningar behöver således inte ställas vid skolskjutsning eftersom den föreslagna åldersgränsen sammanfaller med åldern för den allmänna skolplikten.

I likhet med vad jag tidigare uttalat rörande privata transporter skall detta krav ses som en miniminivå för barnens skadeskydd. I de fall det går att ordna bör komplettering med bälteskuddar göras. Jag har erfarit att man på vissa håll i landet redan åstadkommit sådana lösningar genom frivilliga överenskomelser mellan skolmyndigheter och transportörer.

Arbetsgruppen har också gått igenom i vilka skolskjutsfordon som kravet på bältesanvändning bör gälla. Man föreslår att kravet skall gälla i personbilar och personbilsregistrerade småbussar med standardinredning. Dessa småbussar, som kan ta högst åtta passagerare, är enligt bl. a. vägtrafikungörelsen att anse som personbilar. Dessa är i allmänhet redan i dag utrustade med bilbälten.

Ett särskilt problem utgör s. k. långa taxibilar, vilka är vanliga på landsbygden. Dessa har inte bälten eller fästpunkter för bälten vid mellansätena. Inom trafiksäkerhetsverket pågår arbete med att lösa detta problem. Innan detta arbete är klart är det inte möjligt att ställa krav på bältesanvändning för de personer som sitter på mellansätena.

Någon anledning att införa ett bälteskrav för vanliga bussar bedöms inte föreligga. Behovet av bälten är här avsevärt mindre på grund av bl. a. fordonens storlek och tyngd och det begränsade utrymmet mellan stolsraderna.

Inom skolskjutsningen är det ganska vanligt att mindre bussar med specialinredning används. Att kräva användning av bilbälten i dessa fordon anses inte vara praktiskt möjligt. Fordonen är lämplighetsbesiktigade och uppfyller i övrigt högt ställda trafiksäkerhetskrav. Även om de inte kan jämföras med de ordinära linjetrafikbussarna är de större och tyngre än vanliga personbilar.

Arbetsgruppen har också föreslagit att skolstyrelse och trafiknämnd skall ges rätt att medge dispens för vissa fordon som saknar monterade bilbälten. Det gruppen här tänkt på är att man i vissa personbilsregistrerade småbussar monterar s. k. skolskjutsinredningar som möjliggör transport av ett stort antal barn. Dessa inredningar saknar vanligtvis bilbälten.

Enligt arbetsgruppen är det nödvändigt att det skapas möjlighet att medge dispens för dessa fordon så att inte i det korta perspektivet skolskjutsningsmöjligheterna i kommunerna reduceras i onödan. Dispens bör

dock ges endast för sådana fordon som lämplighetsbesiktigats före den dag då de nya bestämmelserna träder i kraft. Därmed får kommunerna möjlighet att vid framtida upphandling av transporttjänster bevaka att lämpliga fordon anskaffas, oavsett om transporter utförs i kommunens regi eller av entreprenör.

Fordon med s. k. skolskjutsinredning bör successivt utmönstras. Några nya sådana fordon bör inte tas i bruk. Det tillvägagångssätt som gruppen angivit får anses ändamålsenligt. Det bör åvila trafiksäkerhetsverket att följa utvecklingen och utfärda de regler som behövs.

Mot bakgrund av de argument som arbetsgruppen anfört och som jag nu redovisat finner jag att kravet på bilbältesanvändning för barnen vid skolskjutsning bör gälla vid färd i personbilar, inklusive personbilsregistrerade småbussar, med angivna undantag.

En annan viktig fråga rörande bilbältesanvändningen vid skolskjutsning rör den tillgängliga transportkapaciteten.

I samband med lämplighetsbesiktning av skolskjutsfordon fastställs det största antal passagerare som fordonet får transportera. Hänsyn tas därvid till elevernas utrymmesbehov vid olika åldrar. Om vissa krav på utrymmet i fordonet är uppfyllda, kan transport ske av flera elever än det antal vuxna passagerare som fordonet är byggt för och har bilbälten för.

Problemet med en eventuell transportkapacitetsminskning har tidigare berörts i prop. 1983/84: 65 om vissa yrkestrafikfrågor m. m. I propositionen avvisades tanken på ändrade bestämmelser om största antal passagerare vid skolskjutsning. Föredraganden framhöll därvid att skolskjutsningens närmare omfattning bestäms av respektive kommun och att alltför höga kostnader för enskilda transporter kan leda till inskränkningar i skolskjutsverksamheten i stort, dvs. att barnen skulle få ta sig till och från skolan på annat sätt, vilket lätt skulle kunna få negativa konsekvenser för trafiksäkerheten.

För egen del menar jag att utgångspunkten måste vara att säkerheten vid barnens färd till och från skolan totalt sett skall förbättras. En mycket hög säkerhetsnivå i själva skolskjutsarna medför inte en sammantaget ökad säkerhet om ett stort antal barn av ekonomiska skäl inte längre kan erbjudas skolskjuts utan hänvisas att själva ta sig till och från skolan.

Som jag tidigare redovisat har på trafiksäkerhetsverkets initiativ en dubbelkudde tagits fram. Genom att utnyttja denna kudde i personbilar och personbilsregistrerade småbussar kan ytterligare ett barn sitta med bilbälte i baksätet. Samtidigt har förordningen (1970: 340) om skolskjutsning ändrats så att det sedan den 1 juli 1986 blivit möjligt även för barn under tio år att färdas i framsätet under förutsättning att de använder bilbälte. Detta har ökat kapaciteten vid transport av lågstadielever.

Genom att utnyttja framsätet på detta sätt och använda dubbelkudde i baksätet kan således transportkapaciteten vid färd med vanlig personbil och personbilsregistrerad småbuss i stort sett motsvara vad som gällde före halvårsskiftet 1986.

Arbetsgruppen anför, med stöd av en undersökning som utförts, att mycket tyder på att en ökad användning av bilbälten vid skolskjutsning för de flesta kommuner inte kommer att innebära några mera avsevärda pro-

blem med kapaciteten och därmed med ekonomin. Ett krav på användande av bilbälten skulle således om det tillämpas på föreslaget sätt inte behöva betyda sådana inskränkningar i skolskjutsningsverksamheten att det bedöms få en negativ betydelse för säkerheten i stort.

Socialstyrelsen har i sitt remissyttrande tagit upp frågan om skolskjutsning inom förskolans ram och transporter av barn på daghem och familjedaghem.

I den mån dessa transporter faller under skolskjutsförordningen bör de enligt mitt sätt att se det regleras på samma sätt som skolskjutsning inom den ordinarie skolans ram. Behovet av komplettering till det ordinarie bilbältet med framför allt bälteskuddar bör lösas med beaktande även av praktiska skäl utan kravbunden reglering. Självfallet gäller här liksom vid privata transporter och övrig skolskjutsverksamhet att strävan skall vara att genom exempelvis bälteskuddar nå så hög skyddsverkan som möjligt. De regler som uppställs är att betrakta som en miniminivå.

### 3.3.2 Vem skall ha det straffrättsliga ansvaret?

**Mitt förslag:** Det straffrättsliga ansvaret för att barnen är fastsatta med bilbälte läggs på föraren.

**Arbetsgruppens förslag:** Arbetsgruppen har föreslagit att förarens ansvar får omfatta att barnen är fastsatta vid färdens start.

**Remissinstanserna:** Ett flertal instanser instämmer i bedömningen att föraren skall ha det straffrättsliga ansvaret och att det bör omfatta barnens fastsättning vid färdens start. Riksåklagaren anser det sakligt omotiverat att inskränka ansvaret till att gälla färdens start och att det ger problem vid tillämpningen. Svenska Taxiförbundet anger att det bör klarläggas hur föraransvaret praktiskt skall uppfyllas.

**Skälen för mitt förslag:** I likhet med vad jag uttalat beträffande privata transporter bör ansvaret för barnens bilbältesanvändning vid skolskjutsning åvila föraren.

Detta är inget principiellt nytt, eftersom föraren redan i dag, enligt 6 och 7 §§ i skolskjutsförordningen, har ett ansvar för att passagerare i framsätet använder bilbältet eller särskild skyddsanordning.

Arbetsgruppen har föreslagit att skyldigheten begränsas till att omfatta tillsyn av att barnen är fastsatta vid färdens start.

En sådan inskränkning innebär ett avsteg från de regler som föreslås gälla vid privata transporter. Riksåklagaren har också anfört att det är sakligt omotiverat att inskränka ansvaret på detta sätt och att det ger problem vid tillämpningen. Jag delar denna uppfattning.

Svenska Taxiförbundet har anfört att förarens ansvar rimligen bör tolkas som att barnet själv skall ta på sig bältet och att föraren visuellt skall kontrollera från förarplatsen att barnet satt på sig bältet.

Jag instämmer i detta med tillägget att enligt mitt förslag förarnas ansvar omfattar hela färdens. Förarens ansvar bör dock inte omfatta mer än vad

som rimligen kan krävas av honom eller henne. Uppmärksammar föraren att ett barn inte är fastspänt eller har knäppt upp bältet kan i allmänhet inte krävas mer än att föraren säger till barnet att sätta på bältet.

Prop. 1987/88: 33

### 3.3.3 Tidpunkt för genomförandet

**Mitt förslag:** Kravet på användning av bilbälte vid skolskjutsning bör träda i kraft den 1 augusti 1988.

**Arbetsgruppens förslag:** Arbetsgruppens förslag överensstämmer med mitt förslag.

**Remissinstanserna:** Flertalet instanser har lämnat arbetsgruppens förslag om ikraftträdande utan erinran. Enligt Landstingsförbundet bör ikraftträdandet skjutas något framåt så att övergångstiden blir rimlig både för allmänheten och samhällets skoltransporter.

**Skälen för mitt förslag:** Skolskjutsning upphandlas läsårsvis. Det skulle därför innebära påtagligt merarbete om regler som kan påverka kapaciteten i det enskilda fordonet tilläts träda i kraft mitt under läsåret. Ett senare ikraftträdande än för privata transporter bör därför accepteras. Om riksdagen behandlar propositionen före årsskiftet 1987/88 torde tillräckligt lång tid stå till buds för ingående av nya avtal mellan landsting, kommuner och transportörer om ikraftträdandet sker vid den tidpunkt som arbetsgruppen föreslagit. Jag godtar alltså arbetsgruppens förslag.

### 3.3.4 Stopplikt vid stillastående skolskjuts

**Min bedömning:** Stopplikt vid stillastående skolskjuts införs inte.

**Arbetsgruppens bedömning:** Arbetsgruppens bedömning överensstämmer med min bedömning.

**Remissinstanserna:** Arbetsgruppens ställningstagande har genomgående tillstyrkts eller lämnats utan erinran. Svensk trafikmedicinsk förening har anmält avvikande mening. NTF och Sveriges trafikskolors riksförbund anser att frågan ytterligare bör utredas.

**Skälen för min bedömning:** Arbetsgruppen har angivit att stopplikt för annan trafik vid stillastående skolskjuts bör innebära en minskning av olycksrisken för de elever som rusar ut på vägen i närheten av ett skolskjutsfordon. Det finns emellertid anledning att tro att stopplikt också skulle kunna inverka negativt på säkerheten såväl för eleverna som för andra trafikanter.

Vad gäller eleverna har hävdats att stopplikten vid stillastående skolskjuts skapar en falsk säkerhet, en säkerhet som inte finns på samma sätt då de åker med andra fordon än skolskjutsfordon. Man anser det nämligen svårt för barnen att ändra beteende med hänsyn till vilket fordon – skolskjuts eller ej skolskjuts – de stigit ur. Barnen bör därför lära sig ett beteende oavsett vilket fordon de åker i.

Framför allt i landsbygdskommuner förekommer också olika blandformer mellan renodlad kollektivtrafik och skolskjutstrafik. I vissa fall förekommer det således att bussturer som används för skolskjutstrafiken också upplåts för allmänheten utan avgift. Då fungerar dessa bussturer som ett komplement till den vanliga kollektivtrafiken. Detta kan göra det ännu svårare för barn att anpassa sitt beteende med hänsyn till om de åker med skolskjutsfordon eller med den vanliga kollektivtrafiken.

Även för andra trafikanter kan stopplikten medföra komplikationer. Trafikrytmen störs till följd av köbildning och man kan också förvänta sig ett ökat antal omkörningar av skolskjutsar i rörelse.

Arbetsgruppens samlade bedömning är att stopplikt vid stillastående skolskjuts inte bör införas. Gruppen finner det dock viktigt att kommuner i samverkan med väghållare vid planering av turer och iordningsställande av på- och avstigningsplatser fortsätter strävandena att uppnå högsta säkerhet för barnen.

Jag finner arbetsgruppens bedömning riktig. I linje med vad som uttalats av några remissinstanser, bl. a. NTF, ämnar jag dock föreslå regeringen att uppdraga åt trafiksäkerhetsverket att närmare följa frågan.

## 4 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu anfört hemställer jag att regeringen

*dels* föreslår riksdagen att godkänna de riktlinjer jag angett för användning av särskilda skyddsanordningar och bilbälten och för det straffrättsliga ansvaret,

*dels* bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad jag har anfört i övrigt.

## 5 Beslut

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

## Sammanfattning av förslagen i rapporten Barn i bil

Rapporten har utarbetats av en arbetsgrupp med representanter för kommunikationsdepartementet, trafiksäkerhetsverket, Landstingsförbundet och Svenska kommunförbundet.

### Privata transporter

Från det år barn fyller sju år skall ordinarie bältesutrustning användas. Under denna ålder skall särskild skyddsanordning användas. Vid vissa transporter där särskild skyddsanordning inte finns tillgänglig får barnet använda det ordinarie bilbältet.

Det generella undantaget för kortväxta vuxna personer (under 150 cm) slopas.

Föraren ansvarar för att barnet är fastsatt. Straffsanktion är kopplat till ansvaret.

Bestämmelsen bör träda i kraft den 1 mars 1988.

### Skolskjutsning

Vid skolskjutsning skall förare och passagerare använda bilbälte där sådana finns.

Fordonets ordinarie bältesutrustning får kompletteras med anordning så att antalet platser med bälte utökas.

Föraren ansvarar för att barnen är fastsatta vid färdens start. Straffsanktion kopplas till ansvaret.

Skolstyrelse/trafiknämnd ges rätt att medge dispens från användningskravet i fordon som saknar monterade bilbälten. Dessa fordon skall dock ha godkänts vid lämplighetsbesiktning före den 1 mars 1988.

Bestämmelsen bör träda i kraft den 1 augusti 1988.

### Stopplikt vid stillastående skolskjuts

Stopplikt vid stillastående skolskjuts bör inte införas.

Vid iordningställande av på- och avstigningsplatser bör fortsatta strävanden göras för att uppnå högsta säkerhet för barnen.

## Förteckning över remissinstanserna och sammanställning av yttranden

Efter remiss har yttranden avgetts av riksåklagaren (RÅ), rikspolisstyrelsen, socialstyrelsen, trafiksäkerhetsverket, statens väg- och trafikinstitut (VTI), konsumentverket, skolöverstyrelsen (SÖ), Barnmiljörådet, AB Svensk Bilprovning, Bilindustriföreningen, De handikappades riksförbund (DHR), Föreningen Sveriges länspolischefer, Föreningen Sveriges polischefer, Handikappförbundens centralkommitté (HCK), Handikappinstitutet, Kungl. Automobil Klubben (KAK), Landstingsförbundet, Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Motormännens riksförbund (M), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Riksförbundet Hem och Skola, Svensk trafikmedicinsk förening (STMF), Svenska buss- trafikförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska Läkaresällskapet, Svenska Taxiförbundet, Sveriges kvinnliga bilkårens riksförbund (SKBR), Sveriges trafikskolors riksförbund (STR), Tjänstemännens Centralorganisation (TCO) och Trafikförsäkringsföreningen för egen del och för Försäkringsbranschens trafiksäkerhetskommitté och Svenska Försäkringsbolags Riksförbund.

Barnens rätt i samhället BRIS, Centralorganisationen SACO/SR, Biltrafikens arbetsgivarförbund, Landsorganisationen i Sverige (LO), Sjukvårdens planerings- och rationaliseringsinstitut SPRI, Sveriges Turistråd och Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd har avstått från att yttra sig. Svenska lokaltrafikföreningen har hänvisat till kommunförbundets yttrande.

Yttrande har dessutom kommit in från Klippan Team AB.

### Allmänt – Vilka ska omfattas av ett utvidgat krav

Arbetsgruppens förslag har fått ett gynnsamt mottagande.

Förslagen om krav på att även barn under 15 år skall använda särskild skyddsanordning eller bilbälte som passagerare i bil och att föraren straffrättsligt skall ansvara härför har på något undantag när helt accepterats av remissinstanserna. Till de som allmänt tillstyrkt förslagen hör *trafiksäkerhetsverket*, *Bilindustriföreningen*, *MIF*, *Riksförbundet hem och skola* och *STR*.

*Trafikförsäkringsföreningen*, som svarar för försäkringsbranschens samlade synpunkter, ställer sig bakom de framlagda förslagen. Branschen anser det utomordentligt positivt att man nu fullföljer lagstiftningen om bilbälten till att omfatta också barn under 15 år.

*Rikspolisstyrelsen* motsätter sig inte – mot bakgrund av de nya rön m. m. som framkommit – förslaget om bilbälte och särskild skyddsutrustning. Eftersom numera de flesta barnen efter kraftfulla informationsinsatser sitter skyddade i bil kan nödvändigheten av tvingande regler ifrågasättas. Emellertid har det i den allmänna debatten och i uttalanden från olika

intresseorganisationer entydigt framförts krav på lagstiftningsåtgärder. Detta har haft betydelse vid styrelsens bedömning.

*SÖ* är positiv till arbetsgruppens förslag. Styrelsen finner det mycket angeläget att förslaget rörande bältesanvändning vid skolskjuts genomförs. Tiden mellan ett eventuellt beslut om en lag och dess ikraftträdande bör användas för att informera skolpersonal, elever och föräldrar om de nya bestämmelserna.

*STMF* anser att förslagen är genomtänkta och bra och att de snarast bör genomföras.

*Svenska busstrafikförbundet*, som uttalar sig om bilbältesutrustning för barn i personbilar vid deras användning i linjetrafik, har inget att erinra mot arbetsgruppens förslag.

*Föreningen Sveriges länspolischefer* och *Föreningen Sveriges Polischefer* tillstyrker arbetsgruppens förslag. Föreningarna anser dock att de nya reglerna bör träda i kraft vid samma tidpunkt.

*Landstingsförbundet*, som tillstyrker arbetsgruppens förslag både för privata transporter och för skolskjutsningen, har inhämtat synpunkter från några landsting, bl. a. angående landstingens utlåtning/uthyrning av spädbarnsstolar. Landstingen redovisar en positiv inställning till att tills vidare tillhandahålla spädbarnsstolar till nyblivna föräldrar. På sikt kan dock denna ambition komma att sänkas, då avtalen med de nuvarande leverantörerna successivt löper ut.

*Socialstyrelsen*, som instämmer i huvuddragen av gruppens förslag, är tveksam till att man helt kategoriskt kan säga att undantag vid transporter av eget barn i vårdnadshavarens egen bil inte bör finnas. Detta kan gälla normalfallet, men även här finns undantagssituationer, t. ex. när en vårdnadshavare förutom egna barn transporterar andras. Över huvud taget är det enligt styrelsen viktigt att utformningen av undantagsbestämmelserna och även övervakningen sker med insikt och förståelse för barns behov och förutsättningar.

Styrelsen ser det som en brist att den skjutsningsverksamhet som bedrivs inom förskolans ram behandlats endast sporadiskt och att ingenting nämnts om den skjutsningsverksamhet som bedrivs på daghem och familjedaghem.

En lagändring bör kombineras med fortsatt information och frivilliginsatser och framför allt att landstingen inte minskar sin utlåningsverksamhet med spädbarnsstolar.

*VTI*, som till fullo stöder arbetsgruppens förslag, kommenterar ingående frågan om särskilda skyddsutrustningar.

*Konsumentverket*, som i princip ansluter sig till förslaget att införa bältestvång för samtliga bilresenärer, anser att det i kommande lagtext måste ges möjlighet till berättigade undantag. Verket finner det anmärkningsvärt att arbetsgruppen inte har utrett de många praktiska problem som kommer att uppstå om arbetsgruppens förslag antas. Många transporter av barn under sju år sker i annan än vårdnadshavarens bil. Som exempel kan nämnas att föräldrar turas om att köra barnen till olika fritidsaktiviteter och grupputflykter från daghem. Ett annat problem som arbetsgruppen inte har beaktat är stora familjer, med t. ex. fyra barn. Här

saknas möjlighet att låta alla familjemedlemmar sitta fastspända, i vart fall sedan barnen blivit för stora för den s. k. dubbelkudden.

Bälteskravet vid skolskjutsning bör enligt verket kombineras med krav på kompletterande utrustning (bälteskuddar) eftersom all forskning talar för att barn upp till tio års ålder skall använda kompletterande utrustning till vuxenbältet.

*Barnmiljörådet* hälsar med tillfredsställelse att arbetsgruppen valt att förorda alternativet att alla åldrar skall omfattas av bilbälteslagen. Rådet ifrågasätter gränsdragningen vid sju års ålder för att använda enbart ordinarie bältesutrustning. Skall gränsdragningen göras utifrån barnets ålder förordas tioårsåldern.

Den intensiva informationsverksamheten måste fortsätta och utvecklingen av bekvämare och mindre utrymmeskrävande skyddssystem för barn påskyndas.

Rådet understryker vidare vikten av att arbetsgruppens förslag tas upp i en särskild proposition med tanke på den genomslagskraft och det ökade informationsvärde som detta innebär.

*Handikappförbundens centralkommitté* instämmer i Barnmiljörådets synpunkter.

*DHR* instämmer i huvudsak med arbetsgruppens förslag avseende privata transporter. DHR anser att fordon använda som skolskjuts endast undantagsvis ska kunna få dispens från bilbälte eller annan skyddsanordning och att dispensmöjligheten ska upphöra 1 augusti 1989. DHR anser vidare att förslaget ska kompletteras beträffande bilbälte eller annan skyddsutrustning för barn med funktionshinder, även när dessa transporteras i specialfordon. Utgångsläget måste vara att alla barn måste ha samma säkerhet i skolskjuts.

*Handikappinstitutet* anser att arbetsgruppens förslag om användande av olika skyddsutrustningar för barn vid färd i bil är väl underbyggt. Institutet finner det angeläget att handikappade barn som färdas i bil ska ha möjlighet att åka lika säkert som andra barn. I vissa fall måste handikappade barn använda speciella skyddsanordningar som ofta är individuellt anpassade. De nya bestämmelserna måste därför ges en sådan lydelse att temporär dispens från dessa kan lämnas till vissa handikappade barn.

Handikappinstitutet anser vidare att fordon som används vid den s. k. skolskjutsningen skall vara utrustade med bilbälte så att dessa kan användas av alla åkande. Detta gäller även de förlängda taxibilarna med fällbara stolar.

*NTF* tillstyrker att alla oavsett ålder skall sitta fastsatta under färd i bil. Undantagen från kravet att använda särskild skyddsutrustning för barn under sju år måste dock formuleras generöst. Däremot bör övergångsbestämmelserna för försäljning av inte godkända skyddsutrustningar göras restriktiva.

I fall undantag medges för spädbarn att använda särskild skyddsanordning – s. k. spädbarnsstol – är det inte rimligt att då kräva att ordinarie bälte i stället används. Bättre alternativ, som inte behöver innebära några större praktiska problem, är barnvagnsinsats med kompletteringsutrustning som kan fastsättas. Kravet att i undantagsfallen använda bilbälte bör åtminstone förutsätta att barnet är så pass gammalt att det kan sitta upp.

*Kommunförbundet* ställer sig bakom de förslag till krav på användning av skyddsutrustning och föraransvar som redovisas i rapporten. Definitionen av "skolskjutsning" i skolskjutsförordningen bör enligt förbundet förtydligas.

För att ge kommunerna möjlighet till anpassning är det enligt förbundet nödvändigt med riksdagsbeslut före årsskiftet 1987/88.

Även *Svenska Läkaresällskapet* ansluter sig till gruppens förslag. Med de höga krav på privatbilismen, som föreslås, är det enligt Läkaresällskapet inte rimligt att s. k. långa taxibilar med bältesfria platser används för skolskjutsning. Den dispensmöjlighet, som föreslås för skolstyrelse/trafiknämnd, måste därför göras tidsbegränsad.

*Svenska Taxiförbundet*, som i huvudsak uppehåller sig kring frågor som rör skolskjutsningar, har inget att erinra mot att kravet på användande av bilbälte sänks till sju år för passagerare i den särskilt anordnade skolskjutsningen. Ett smidigt dispensförfarande måste dock införas. Förbundet vill ha ett klarläggande hur förarens ansvar "vid resans start" praktiskt skall uppfyllas.

De kostnadsökningar som reformen medför kommer enligt förbundet sannolikt att bli mer än marginella.

*SKBR* noterar med tillfredsställelse att den tidigare efterlysta säkerheten för barn i bil på detta sätt kommer att tillgodoses. Förbundet anser att uttrycket "särskilda skyddsanordningar" bör förtydligas, att undantagen från kravet att barn ska sitta fastspända bör vara få och att icke godkända skyddsanordningar får accepteras under viss inte alltför lång övergångstid eftersom det är viktigt att lagen träder i kraft snarast.

*TCO* tillstyrker förslagen men anser att det ur praktisk synvinkel inte borde finnas några hinder även för taxibilarna att tillhandahålla bilbälteskuddar. Genom detta skyddas barn i åldrarna mellan fyra och sju år maximalt. De ekonomiska argument som kan åberopas bör vara av underordnad betydelse.

*TCO* anser vidare i likhet med arbetsgruppen att bilbälten vid skolskjutsning skall användas vid färd av såväl förare som skolbarn. *TCO* har dock viss förståelse för att det under en övergångsperiod kan behövas viss dispens. En kostnadsökning får inte accepteras som motiv till att vissa typer av fordon undantas från användningskravet. *TCO* menar att en tvingande skrivning är nödvändig där det klart framgår huvudmännens skyldighet att anlita fordon som är utrustade med bilbälten för samtliga barnpassagerare.

*RÅ* är kritisk till förslaget om straffsanktionerad skyldighet att tillse att alla barn vid färd i bil använder bilbälte eller annan särskild utrustning. *RÅ* vidhåller i tidigare sammanhang framförd uppfattning att eventuella straffbestämmelser endast bör omfatta barn av sådan storlek att de kan använda bilens normala bältesutrustning. Om nya forskningsrön visar att bilbälte ger erforderligt skydd för barn från sju-årsåldern finns ingen erinran mot att åldersgränsen sänks till denna nivå.

Det är enligt *RÅ* naturligt att föraren, i den mån passageraren inte är straffmyndig, i sådant fall ges en skyldighet att tillse att bilbältet används. Det bör dock påpekas att en förare ofta i praktiken saknar möjlighet att

tillse att barnet inte lossar bältet under färden, varför ett straffansvar, som här i förevarande fall måste vara av mera strikt karaktär, säkert i många fall kan upplevas som orättvist. Även i övrigt kan övervakningen av en sådan regels efterlevnad medföra svårigheter och olägenheter. Arbetsgruppen ger vidare ingen lösning på det problem som uppstår när fler barn färdas i baksätet än det finns platser utrustade med bilbälte. Om tanken är att detta inte skulle vara tillåtet torde det exempelvis medföra att en familj med fyra barn inte skulle kunna färdas i en vanlig personbil.

Något skäl till att, om straffsanktion ändå införs, undanta förare av yrkesmässiga transporter, såsom taxibilar, från skyldigheten att tillse att bilbältet används har inte givits och framstår dessutom som omotiverat.

För barn under sju år framstår svårigheterna med en straffsanktion som än mer uppenbara. Här kan pekats på exempelvis svårigheterna att definiera kravet på skyddsutrustning och att på ett entydigt sätt beskriva de förmodligen omfattande undantag från bestämmelsen tillämpning som av praktiska skäl måste medges. Att, som arbetsgruppen föreslagit, överlåta åt trafiksäkerhetsverket att genom föreskrifter utforma den närmare omfattningen av straffansvaret framstår som otillfredsställande. Bestämmelsen för denna åldersgrupp bör därför utformas som en rekommendation.

Om ansvar för att barn från sju år använder bilbälte där sådant finns anses böra införas har RÅ inget att erinra mot att sådan skyldighet även får gälla för förare av skolskjuts.

KAK, som delar arbetsgruppens uppfattning att lagstiftningen bör ge samma regler för barn över sju år som för vuxna, anser liksom RÅ att bestämmelserna för barnen under sju år bör utformas som en rekommendation. En komplicerad lagstiftning om skyddsåtgärder för denna grupp anser KAK inte nödvändig. En fortsättning av de framgångsrika informationskampanjerna bör ge tillfredsställande resultat.

## Särskild skyddsutrustning – Krav och undantag

Ett primärt krav vore enligt VTI att de särskilda skyddsanordningarna skulle vara godkända. Att införa ett sådant krav redan nu medför dock en rad problem.

Det finns i bruk flera hundra tusen skyddsanordningar som ej är godkända. I regel är dessa bra men de har tillverkats och sålts innan det funnits godkännanderegler. Den största delen av de babyskydd som lånas/hyrs ut via landstingen tillhör troligen denna grupp. Man har räknat med att kunna använda dessa i uppåt tio år och det vore orimligt att förbjuda användning för att systemen saknar godkännandemärkning. Ytterligare ett problem är nya typen av system t.ex. "dubbelkudden" som inte går att godkänna enligt gällande bestämmelser.

VTI föreslår mot denna bakgrund följande

- TSV bör ges i uppdrag att snarast ta fram regler för en nya form av T-godkännande som medger att innovativa och vettiga produkter som ej täcks in av de internationella bestämmelserna kan godkännas. Dessa regler bör kunna skrivas ganska allmänt för att inte hindra utvecklingen och dessutom bör godkännanden vara tidsbegränsade så att produkter-

na kan överföras till de ordinarie godkännanderutinerna så snart man fått igenom de nödvändiga ändringarna.

- Inför ett försäljningsförbud för produkter som ej är godkända enligt T- eller E-bestämmelserna så snart som de ``nya`` T-bestämmelserna varit i kraft några månader, t. ex. 1 augusti 1987.
- Inför ett krav på att alla anordningar skall vara T- eller E-godkända för att få användas efter 1 januari 1994.

*Klippan Team* har framfört synpunkter beträffande kravstandarden på skyddsanordning för barn i bil som går i linje med vad VTI anför.

*NTF* anser att man för snabbt ikraftträdande måste acceptera att ej godkända och omärkta skyddsanordningar får användas under en övergångstid. Senast i början av 90-talet bör kravet gälla att alla särskilda skyddsanordningar för barn under sju år är godkända.

*Svenska Läkaresällskapet* föreslår att ``särskild skyddsutrustning`` avsedd för barn under sju år skall vara provad enligt ECE-reglemente nr 44 och vara godkänd av trafiksäkerhetsverket med särskild märkning.

*RÅ*, som motsätter sig straffsanktionerat krav vad gäller barn under sju år, pekar på svårigheterna att definiera kravet på skyddsutrustning och att på ett entydigt sätt beskriva de förmodligen omfattande undantag från bestämmelsernas tillämpning som av praktiska skäl måste medges.

*Barnmiljörådet* ifrågasätter med instämmande av *Handikappförbundets centralkommitté* gränsdragningen vid sju års ålder för att använda endast ordinarie bältesutrustning. Man hävdar att alla barn upp till tio års ålder skall ha rätt att få tillgång till särskild skyddsanordning för att uppnå optimal säkerhet vid färd i bil och att andra skyddsanordningar än den s. k. dubbelkudden bör användas vid skjutsning av förskolebarn.

Liknande synpunkter framförs av *konsumentverket*.

*Handikappinstitutet* framhåller att en mindre grupp handikappade barn inte kan nyttja tillgängliga skyddsutrustningar, utan är i behov av individuellt tillverkade anordningar. De nya bestämmelserna måste därför ges en sådan lydelse att temporär dispens från dessa kan lämnas till vissa handikappade barn. Dispens skall kunna lämnas då medicinska skäl föreligger eller då effektiva (individuella) skyddsanordningar ej finns. Det bör dock vara en strävan att bra skyddsanordningar utvecklas, så att dispensförfarandet på sikt kan minskas.

## Straffrättsligt ansvar

Genomgående har accepterats att straffrättsligt ansvar skall läggas på föraren. *NTF* framhåller att man genom att lägga ansvaret enbart på föraren skapar en entydig definition av ansvarsfördelningen. I övrigt har några remissinstanser efterlyst bl. a. klarlägganden angående straffansvarets omfattning.

*RÅ* anser att straffbestämmelser endast bör omfatta barn av sådan storlek att de kan använda bilens normala bältesutrustning. Om ansvar för att barn från sju år använder bilbälte införs har *RÅ* inget att erinra mot att sådan skyldighet även får gälla för förare av skolskjuts. Ansvaret bör då utformas på samma sätt som för förare av andra fordon. Att inskränka

ansvaret till färdens start förefaller sakligt omotiverat och ger problem vid tillämpningen.

RÅ anser det tänkta straffansvaret mycket knapphändigt motiverat. Ytterligare övervägande krävs innan författningsändring sker. Flera problem är olösta. Något skäl att undanta förare av yrkesmässiga transporter, såsom taxi, har inte redovisats och framstår dessutom som omotiverat.

Även konsumentverket anser det önskvärt att föraransvaret vid skolskjutsning gäller hela färden.

Rikspolisstyrelsen anser att förarens ansvar även vid privata transporter bör begränsas till att barnen är fastsatta vid färdens början eftersom erforderlig tillsyn under färd inte torde kunna utföras av föraren utan att det menligt påverkar dennes uppmärksamhet på den yttre miljön.

M ifrågasätter om man vid straffansvar kan ålägga föraren att under färd kontrollera att barnet använder bältesutrustning.

NTF anser att ansvaret vid skolskjutsning kan begränsas till att gälla färdens start under förutsättning att detta inbegriper varje gång skolskjutsen stannar för av- och påstigning.

VTH anser att begreppet "färdens start" bör definieras bättre t. ex. så att föraren ansvarar för att alla påstigande passagerare blir fastsatta.

Svenska Taxiförbundet kan med den utformning förslaget getts acceptera att ansvaret läggs på den som framför fordonet i det ögonblick som skjutsuppdraget startar. "Resans start" måste definieras som varje tillfälle då en ny resenär/skolbarn sätter sig i fordonet. En rimlig tolkning är att ansvaret praktiskt ska uppfyllas genom att barnet tar på sig bältet själv — med eller utan kudde — och föraren kontrollerar visuellt från förarplatsen att barnet satt på bältet. Vid behov kan föraren också kontrollera detta genom att fråga barnet. Det medför en större, men dock begränsad tidsåtgång för skolskjuts transporter. Skulle föraransvaret däremot kräva att föraren själv spänner fast barnet i bältet — med eller utan kudde — betyder det ett helt nytt skolskjutsförfarande. Föraren måste gå ur bilen varje gång ett barn ska påbörja sin resa. Kommunernas kostnader skulle då öka väsentligt. Ett klarläggande hur föraransvaret praktiskt ska uppfyllas är enligt förbundet angeläget.

## Tidpunkt för genomförande

Arbetsgruppens förslag att kravet på barns användning av särskilda skyddsanordningar och bilbälte vid privata transporter bör träda i kraft 1 mars 1988 medan ikraftträdandet av kravet vid skolskjutsning satts till 1 augusti 1988 har accepterats av flertalet remissinstanser. Från några håll har understrukits att reformen bör genomföras snarast möjligt.

Enligt Landstingsförbundet bör lagarnas ikraftträdande skjutas något framåt så att övergångstiden blir rimlig både för allmänheten och för samhällets skoltransporter.

Även Handikappinstitutet framför liknande synpunkter.

Föreningen Sveriges länspolischefer och Föreningen Sveriges polischefer anser att reglerna bör träda i kraft vid samma tidpunkt. Annars försvåras övervakningen och nödvändig information till trafikanterna. Även

*Svenska Taxiförbundet* delar arbetsgruppens förslag att kravet vad gäller skolskjutsar bör införas 1 augusti 1988. Den dispensmöjlighet som föreslås gälla fordon som saknar monterade bilbälten bör dock framflyttas så att lämplighetsbesiktningen kan ske före 1 juli 1988, och inte 1 mars 1988.

## Stopplikt vid stillastående skolskjuts

Arbetsgruppen har även berört frågan om ett eventuellt införande av stopplikt vid stillastående skolskjuts.

Av de sex remissinstanser som särskilt yttrat sig över arbetsgruppens förslag att stopplikt vid skolskjuts inte bör införas är det bara *STMF* som anmält avvikande mening. Föreningen anser att omkörningsförbud vid av- och pålastande av skolskjuts på allmän gata eller väg bör införas.

*Konsumentverket* accepterar arbetsgruppens förslag. Strävan bör vara att på andra sätt göra av- och påstigning från skolskjutsar så säkra som möjligt.

Liknande synpunkter framförs också av *M. Trafikförsäkringsföreningen* och *MHIF*. Inte heller *NTF* och *STR* anser att stopplikt nu bör införas men menar att frågan bör ytterligare utredas.

