

Nr 86

Kungl. Maj:ts proposition angående skyldighet att använda bilbälte;  
given den 22 mars 1974.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden,

dels föreslå riksdagen att bifalla det förslag om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt,

dels inhämta riksdagens yttrande över vad föredragande departementschefen förordat.

CARL GUSTAF

BENGT NORLING

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen redovisas riktlinjerna för en lagstiftning som medför skyldighet att använda bilbälte vid färd med personbil.

Enligt huvudprincipen skall användningsplikt gälla för sittplatser i framsäte, där bilbälte är monterat. Vissa undantag krävs dock av praktiska och tekniskt-medicinska skäl.

Undantag av praktiska skäl är motiverat vid backning, färd inom parkeringsplats, parkeringshus, bensinstations- eller verkstadsområde eller under liknande förhållanden. Vidare bör undantag gälla där hastigheten är låg och dessutom täta av- och påstigningar förekommer, t. ex. vid lokal postdistribution, vid viss distribution av tidningar och liknande. Lika så bör taxitrafiken undantas i ett inledningsskede. Användningsplikten skall ej heller gälla bl. a. den som är under 15 år. Från användningsplikten undantas även den som enligt läkarintyg ej bör använda bilbälte.

Ersättning för skada föreslås ej skola jämkas på grund av underlåtenhet att använda bilbälte.

I fråga om ikraftträdandet uttalas att detta får bestämmas senare med hänsyn till informationsbehov etc. En lämplig riktpunkt anges vara den 1 januari 1975.

## Förslag till

**Lag om ändring i lagen (1916: 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik**

Härigenom förordnas att 2 och 5 §§ lagen (1916: 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*2 §<sup>1</sup>

För skada, som i följd av trafik med automobil tillfogas annan person än föraren eller sådan egendom, som icke med automobilen befordras, vare automobilens ägare ansvarig, ändå att han ej är till skadan vållande; dock vare ägaren från ansvarighet fri, där av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å automobilen eller vållats av föraren.

Har den, som skadan led, genom eget vållande därtill medverkat, bestämme rätten, efter ty för varje fall prövas skäligt, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå.

Har den, som skadan led, genom eget vållande därtill medverkat, bestämme rätten, efter ty för varje fall prövas skäligt, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå. *Underlåtenhet att använda bilbälte skall ej tillräknas den skadelidande som vållande.*

Föraren vare lika med ägaren pliktig ersätta sådan skada, som ovan sägs, där ej av omständigheterna framgår, att föraren icke varit vållande till skadan.

5 §<sup>2</sup>

Har i följd av trafik med två eller flera automobiler uppstått skada, för vilken ägare eller förare å olika sidor svara, åligge ansvarighet dem en för alla och alla för en. Sinsemellan skola de olika sidorna taga del i ersättningens gäldande efter ty rätten med hänsyn till omständigheterna prövar skäligt. Där vållande visas föreligga å någon sida men det icke styrkes att annan sida är vållande, skall dock den förra sidan i förhållande till den senare vidkännas hela ersättningen.

Lider i följd av trafik, varom i första stycket sägs, någondera automobilens ägare eller förare eller honom tillhörig egendom skada, varde skadeståndet jämkat efter ty prövas skäligt, där ej av omständigheterna framgår, att varken bristfällighet å automobilen eller vållande vid dess förande

Lider i följd av trafik, varom i första stycket sägs, någondera automobilens ägare eller förare eller honom tillhörig egendom skada, varde skadeståndet jämkat efter ty prövas skäligt, där ej av omständigheterna framgår, att varken bristfällighet å automobilen eller vållande vid dess förande

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1939: 284.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1934: 39.

*Nuvarande lydelse*

medverkat till skadan. Där vållande visas föreligga å någon sida men det icke styrkes att annan sida är vållande, skall dock den förra sidan i förhållande till den senare bära hela skadan.

*Föreslagen lydelse*

medverkat till skadan. Där vållande visas föreligga å någon sida men det icke styrkes att annan sida är vållande, skall dock den förra sidan i förhållande till den senare bära hela skadan. *Vid tillämpning av vad nu sagts skall underlåtenhet av förare att använda bilbälte ej tillräknas honom som vållande.*

---

Denna lag träder i kraft den dag Kungl. Maj:t bestämmer.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 22 mars 1974.

*Närvarande:* Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena ANDERSSON, statsråden STRÄNG, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, BENGTTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, FELDT, GUSTAFSSON, LEIJON, HJELM-WALLÉN.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *lagstiftning angående skyldighet att använda bilbälte* och anför.

## 1 Inledning

De för trafiksäkerheten ansvariga ministrarna i Danmark, Finland, Norge och Sverige uppdrog den 12 december 1972 åt Nordiska trafiksäkerhetsrådet<sup>1</sup> att utreda de problem som hänger samman med en lagstiftning om skyldighet att använda bilbälte och lägga fram förslag till enhetliga nordiska regler för sådan skyldighet.

Trafiksäkerhetsrådet utredde frågan genom en särskild arbetsgrupp, som vid utredningens genomförande biträdades av särskilda medicinska sakkunniga<sup>2</sup>. Den 29 juni 1973 överlämnade trafiksäkerhetsrådet till ministrarna rapporten Bilbelter (Nordiska trafiksäkerhetsrådets rapport nr 2) med förslag till lagstiftning om skyldighet att använda bilbälte.

Rapporten har remissbehandlats i de fyra länderna. I Sverige har yttranden över rapporten avgetts av riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren, socialstyrelsen, arbetarskyddsstyrelsen, föreståndaren för statens rättsläkarstation i Lund, postverket, statens trafiksäkerhetsverk, statens väg- och trafikinstitut, statens handikappråd, handikappinstitutet, länsstyrelserna i Kristianstads, Göteborgs och Bohus, Kopparbergs och Västernorrlands län, AB Svensk Bilprovning, Folkrorelsernas trafikskoleförbund, Folksam, Handelstjänstemannaförbundet, Kungl. Automobil Klubben (KAK), Motorförarnas helnykterhetsför-

<sup>1</sup> Ledamöter: afdelingschefen Poul Eefsen, Danmark, regeringsrådet Mauno Satuli, Finland, direktören R. N. Torgersen, Norge, och statssekreteraren Nils-Olov Hasslev, Sverige.

<sup>2</sup> Dansk Selskab for Trafikmedicin och professor Bertil Aldman, institutionen för trafiksäkerhet vid Chalmers tekniska högskola.

bund (MHF), Motormännens riksförbund (M), Motorbranschens riksförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Statsanställdas förbund, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Svenska kommunalarbetsareförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska landstingsförbundet, Svenska taxiförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening och Sveriges trafikskolors riksförbund.

Några remissinstanser har bifogat yttranden från andra myndigheter eller sammanslutningar.

Efter remissbehandlingen har inom trafiksäkerhetsrådet genom nyssnämnda arbetsgrupp sammanställts en slutrapport i bilbältesfrågan, Bilbelter — slutrapport (Nordiska trafiksäkerhetsrådets rapport nr 5).

I samband med att förslag läggs fram för riksdagen om ändring i lagen (1916: 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik lämnas en översikt över bilbältesfrågan i dess helhet.

## 2 Bilbältestyper och gällande bilbälteslagstiftning i Sverige och utlandet

Man skiljer mellan fyra huvudtyper av bilbälten, nämligen höftbälte, diagonalbälte, trepunktsbälte och ryggsäcksssele.

Höftbältet består av ett höftband som går tvärs över kroppens bäckenparti.

Diagonalbältet, även kallat tvåpunktsbälte, är ett diagonalband, som går från det ena höftpartiet snett över överkroppen till motsatta sidans axelparti.

Trepunktsbältet består dels av ett höftband, dels av ett diagonalband och utgör alltså förenklat uttryckt en kombination av höftbälte och diagonalbälte.

Beroende på hanteringsmekanismens utförande kan trepunktsbältet vara antingen ett s.k. fast bälte eller rullbälte, dvs. ett bälte som är försett med upprullningsdon. Det fasta trepunktsbältet måste manuellt anpassas till den åkandes kropps-konstitution medan rullbältet automatiskt anpassas efter kroppen. Det rullbälte som förekommer i allmänna marknaden är inte låst vid normal körning utan medger, att den åkande spontant lutar sig framåt, varvid bältesbandet rullas ut i den utsträckning det behövs.

Ryggsäcksselen består av höftband och två s.k. axelband vilka går i huvudsakligen vertikal riktning från vardera axeln ned till höftbandet.

Bestämmelser om skyldighet att montera bilbälten finns i fordonskungörelsen (1972: 595) (ändrad senast 1974: 103) och i kungörelsen (1972: 605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning (ändrad senast 1974: 106). Statens trafiksäkerhetsverk har vidare meddelat föreskrifter om bilbälten, intagna i "Bestämmelser för fordon". Reg-

lerna går i huvudsak ut på att bilbälten skall finnas i framsätet på personbilar, som betecknats som 1969 eller senare års modell, och på samtliga sittplatser i personbilar, som betecknats som 1970 eller senare års modell. Sittplatser på längsgående säte, klaffsits och bakåtvänt säte är undantagna från kravet på bilbälte. I personbil av 1974 eller senare års modell skall bältena i framsätet vara försedda med upprullningsdon. I personbil av 1975 eller senare års modell skall upprullningsdon finnas även för bälten på övriga sittplatser. Bältena skall vara av typ som godkänts av statens trafiksäkerhetsverk (svensk standard SIS 882851, 882852, 882853). Trepunktsbälten får användas för alla sittplatser, medan rätten att montera diagonalbälte och höftbälte är inskränkt till vissa undantagsfall.

Det totala antalet personbilar i Sverige uppgick vid utgången av år 1973 till ca 2,5 milj. Av dessa var ca 223 500 av 1969 års modell och ca 870 000 av 1970 eller senare års modell. Sammanlagt omfattades alltså närmare 1,1 milj. personbilar (ca 44 % av det totala antalet) av föreskrifterna om skyldighet att montera bilbälten. I ca 90 % av antalet personbilar finns bilbälten i framsätena och i ca 49 % även i baksätena. Av bältena i framsätena är drygt 80 % av trepunktstyp medan återstoden av dem är tvåpunktsbälten (diagonalbälten).

I Danmark, Finland och Norge har på liknande sätt föreskrifter om skyldighet att montera bilbälten införts under de senare åren. Skyldigheten gäller till skillnad från de svenska reglerna endast bilbälten i framsätena. I Danmark skall bilbälten finnas i framsätena dels på personbilar, dels på "last- og varemotorvogne" vars totalvikt ej överstiger 3 500 kg. Skyldigheten gäller endast bilar av nämnda slag som registrerats första gången den 1 juli 1969 eller senare. I Finland skall det i personbil som registrerats efter den 1 januari 1971 finnas bilbälte på varje plats i framsätet. När det gäller Norge är bilbälten påbjudna i framsätet på "person- og varebil", som registrerats efter den 1 januari 1971. I alla tre länderna gäller, att monterat bälte skall vara typgodkänt. Inskränkningar i fråga om montering av diagonal- och höftbälte gäller i huvudsaklig överensstämmelse med vad som är fallet i Sverige.

I fråga om användningsfrekvensen i de nordiska länderna finns en utförlig redogörelse i rapporten Bilbelter.

Lagstiftning om användning av bilbälten finns i Frankrike, Tjeckoslovakien, Australien, Nya Zeeland och Puerto Rico.

I Frankrike och Tjeckoslovakien gäller skyldigheten att använda bilbälten endast vid färd utom tätbebyggt område.

I Australien gäller i samtliga stater och territorier skyldighet att använda inmonterat bilbälte. I fråga om taxitrafiken är dock såväl förare som passagerare undantagna från skyldigheten i staten New South Wales. I övriga stater gäller bilbältesplikten även taxitrafiken i Australien.

Beträffande åttlydnaden av bilbältesplikten har i staten Victoria i

Australien konstaterats, att användningsfrekvensen uppgår till ca 80 % i tätort (Melbourne) och ca 65 % på landsbygden. Liknande erfarenheter har gjorts i fråga om bilbälteslagstiftningen i staten New South Wales.

I Nya Zeeland gäller bilbältesplikten liksom i Australien både inom och utom tätbebyggt område. Vissa undantag finns för distributionstrafik. Taxiförare undantas från bilbältesplikten under vissa speciella omständigheter.

Även i Puerto Rico gäller bilbältesplikten både inom och utom tätbebyggt område. Förare i yrkesmässig trafik och i viss distributions- trafik är dock undantagna från användningsskyldigheten.

Lagstiftning om obligatorisk användning av bilbälte övervägs i ett flertal länder. Långt framskridna planer på sådan lagstiftning föreligger i Nederländerna. Även i Schweiz, Västtyskland och ett flertal stater i USA övervägs bältesobligatorium.

### 3 Trafikmedicinska synpunkter på bilbältet

I Nordiska trafiksäkerhetsrådets första rapport Bilbelter redovisas utförligt de trafikmedicinska synpunkterna på bilbältet. Redogörelsen har utarbetats av Dansk Selskab for Trafikmedicin<sup>1</sup> och bygger dels på ett omfattande litteraturmaterial, dels på registreringar av trafikskadade patienter vid Odense sjukhus sedan 1971.

I den trafikmedicinska redogörelsen analyseras olika kollisionstyper: frontalkollisioner, sidokollisioner, påkörning bakifrån, vältning, bilbrand och nedkörning i vatten.

Vid frontalkollisioner är risken för att förare och framsätespassagerare skall utsättas för ofta livshotande skador i huvud och ansikte särskilt påtaglig. Bröstskador som uppstår vid häftig stöt mot ratten leder ofta till döden för föraren. I redogörelsen slås fast att bilbältet har mycket stor skyddseffekt vid frontalkollisioner när det gäller att hos förare och — i synnerhet — hos framsätespassagerare rädda människoliv och minska uppkomsten av icke livshotande skador. Bältet hindrar att föraren stöter mot ratten med bröstpartiet och mot framrutan eller dennas överkant med huvud och ansikte. På liknande sätt hindrar det att framsätespassagerarna slungas med bröst och armar mot instrumentpanelen och med huvudet mot framrutan. Dessa slutsatser om bilbältets effektivitet gäller även om man tar i beaktande de skadeförebyggande verkningarna av andra säkerhetsfaktorer, framför allt deformbarheten hos bilens frontparti, eftergivlig ratt, polstrad inredning och laminerad framruta. De tillfällen då bilbältet inte kan rädda är t.ex. vissa fall när rattstängen stöts mot föraren eller fordonet blir

<sup>1</sup> I arbetet har deltagit S. Bolund, J. B. Dalgaard, Harald Lie, E. Nordentoft, T. E. Naess-Schmidt och M. Pers.

betydligt deformerat. Oftast inträder dessa effekter vid mycket höga hastigheter.

I redogörelsen slås också fast att bälten i baksätena vid frontalkollisioner har direkt skadeförebyggande verkan för baksätesspassagerare som använder det och även indirekt skadeförebyggande verkan för förare och framsätesspassagerare genom att det hindrar att baksätesspassageraren slungas fram mot föraren och framsätesspassageraren och därvid förvärrar skadorna på dem.

Vid sidokollisioner måste skiljas mellan olika situationer. Kollisionen kan ske så att en bil träffas antingen rakt från sidan eller snett från sidan i olika vinklar.

Vid kollision rakt från sidan mot bildörren kan en åkande som sitter omedelbart innanför dörren träffas hårt av denna när den trycks in. Kroppen kan bara i ringa grad tåla plötsligt tryck från sidan och denna typ av sidokollisioner kan därför få allvarliga följder. Bröstskador, revbensbrott och inre blödningar förekommer ofta som dödsorsak vid sådana olyckor. Bilbältet har alltså i dessa fall endast ringa skadeförebyggande effekt.

Vid sidokollision löper den som sitter på motsatt sida i förhållande till kollisionspunkten — om bilbälte ej används — risk att slungas mot den påkörda sidan och i värsta fall att kastas ut ur bilen.

Sker kollision framför eller bakom dörren finns det risk för att dörren slås upp och att åkande som sitter omedelbart innanför den — om bilbälte ej används — slungas ut och skadas svårt vid stöt mot dörrkanter, själva dörren eller mot vägbanan.

Vid kollisioner i olika vinklar snett från sidan (snett framifrån eller snett bakifrån) riskerar — liksom vid frontalkollisioner och kollisioner rakt från sidan — personerna i bilen att slå sig mot olika delar i den. Dessutom är faran stor även vid dessa kollisionstyper för att någon dörr slås upp och att de åkande kastas ur bilen om de ej använder bilbälte.

Vid olika former av sidokollisioner och kollisioner snett framifrån eller snett bakifrån finns det alltså en betydande risk för att de åkande skall slungas ur bilen, om de ej använder bilbälte. I redogörelsen framhålls att risken för allvarliga skador stiger mycket kraftigt — ibland till det tredubbla — hos personer som slungas ur bilen. Det betonas att bilbältet effektivt förebygger den farliga komplikation som utslungning innebär.

Vid kollisioner bakifrån pressas föraren och framsätesspassageraren mot ryggstödet. Detta kan då brista och den åkande falla bakåt. Håller ryggstödet föreligger risk för våldsam bakåtböjning av nacken med svåra skador som följd. Nyttan av bilbälte är begränsad vid kollisioner bakifrån. Å andra sidan är sådana kollisioner väsentligt

mera sällan förekommande än frontalkollisioner och sker med betydligt mindre kraft än dessa.

Vältningsolyckorna karakteriseras av att de åkande utsätts för en rad stötar mot olika delar av bilens inre. Ofta slungas de ut genom en dörr som slagits upp. I redogörelsen betonas att bilbältet har "formidabel" effekt vid vältningsolyckorna. Dessa är i de flesta fall, trots deras yttre dramatik, förhållandevis ofarliga, om bilbälte används.

I fråga om bilbränder påstås ofta att det är farligt att bära bilbälte som spänner fast den åkande och hindrar en snabb utrymning av bilen. I redogörelsen betonas med skärpa, att det avgörande är att de åkande behåller medvetandet. Bestämmande för om medvetandet behålls eller ej är om den åkande skadar huvudet. Undersökning av offer som sägs vara ihjälbrända visar som regel att dödsorsaken rätteligen ej är brännskadorna utan att offret drabbats av brott på kraniet. Det framhålls i redogörelsen, att bilbältet vid de flesta olyckor av denna typ är det bästa medlet att rädda de åkande. Den tid det tar att frigöra sig ur bältet är av ringa betydelse i sammanhanget jämfört med bältets förmåga att skydda den åkande mot framför allt huvudskador så att medvetandet och därmed också handlingsförmågan behålls i den kritiska situationen.

Vid nedkörning i vatten är det också väsentligt, att den åkande behåller medvetandet för att snabbt kunna handla. Vad som sagts härom vid bilbränder gäller även vid denna olyckstyp.

I den trafikmedicinska redogörelsen redovisas även olika skadors karaktär, frekvens och följder för icke dödligt skadade. Redovisningen bygger i denna del på bl.a. registrering av trafikskador som behandlats vid Odense sjukhus sedan 1971. Denna registrering omfattar 988 skador hos 600 personbilsförare och 551 skador hos 316 framsätesspassagerare. Det rör sig uteslutande om åkande som ej använt bilbälte vid olyckstillfället. Fördelningen av skadorna överensstämmer med motsvarande norska och svenska tal. Förekomsten av olika slags skador hos förare respektive framsätesspassagerare redovisas i tabell 1 med den i den trafikmedicinska redogörelsen intagna uppställningen.

De redovisade skadorna är av varierande svårighetsgrad, från relativt enkla och lättbehandlade sår till komplicerade typer av skador som kan kräva ingående behandling och resultera i bestående arbetsoförmåga eller varaktigt nedsatt sådan. Särskilt vanliga är ansiktsskadorna, hjärnskakningarna och kraniebroten samt arm- och benskadorna. Ansiktsskadorna är oftast större eller mindre sår. Mycket ofta finns det glassplitter i dem och i de flesta fall uppstår bestående vanställande ärr. I många fall kompliceras skadorna av olika frakturer, t. ex. på kindben och käkar. Även svåra tandskador förekommer. I vissa fall

Tabell 1

| Skador                            | % förare som drabbats | % framsättespassagerare som drabbats |
|-----------------------------------|-----------------------|--------------------------------------|
| Ansiktsskador                     | 59                    | 63                                   |
| Hjärnskakning och kraniebrott     | 19                    | 25                                   |
| Halsskador                        | 4                     | 5                                    |
| Ryggradsskador                    | 3                     | 4                                    |
| Skador på bröstorg och bröstorgan | 13                    | 11                                   |
| Skador i buken och urinvägarna    | 2                     | 2                                    |
| Bäckensskador                     | 2                     | 4                                    |
| Armskador                         | 29                    | 26                                   |
| Bensskador                        | 33                    | 34                                   |

krävs lång och dyrbar behandling. Hjärnskakningar och kraniebrott, som är en annan tämligen stor skadegrupp, är principiellt alltid farliga. Ibland kan inträda långvarig medvetlöshet och djupgående psykiska förändringar. Även dödsfall förekommer. Arm- och bensskador är också vanliga och får ofta långvarig arbetsoförmåga som följd. I omkring två tredjedelar av de bilistolycksfall där arbetsoförmågan är livsvarig eller eljest överstiger sex månader har benskada inträffat.

I redogörelsen slås fast att flera väldokumenterade skandinaviska undersökningar visar

- att användning av bilbälte kan reducera antalet skador i förekommande bilkollisioner med minst ca 50 %,
- att de skador som uppstår trots att bilbälte används är av lättare karaktär, och
- att det speciellt är antalet svåra ansikts- och hjärnskador som reduceras, alltså skador som med rätta anses vara särskilt tragiska, i synnerhet som de oftast drabbar ganska unga människor.

I den trafikmedicinska redogörelsen behandlas också frågan om bilbälte kan förorsaka skador.

Flera olika undersökningar föreligger härom. I USA har höftbältena undersökts utifrån denna aspekt. Endast 4,5 % av skadefallen kunde hänföras till höftbältet och mindre än 1 % av fallen klassificerades som allvarliga skador. Höftbälte förekommer i ringa utsträckning i Sverige och undersökningen saknar därför mera allmänt intresse för våra förhållanden.

Beträffande diagonalbälten konstateras i redogörelsen, att det i mycket sällsynta fall, där bältet varit för slapt anbringat, kan uppstå allvarliga skador.

I fråga om trepunktsbälten kan hänvisas till undersökningar som publicerats av Volvo. Enligt dessa har mindre än 1 % av förarna och passagerarna fått skador som konstaterats bero på bältet. Ingen av

skadorna var av allvarligt slag. Omkring hälften av skadorna bestod av revbensbrott. En del av dessa hos förarna hade uppstått vid stöt mot ratten på grund av att bältet var för löst spänt. Andra skador bestod av blåmärken och enkla nyckelbensbrott.

I den trafikmedicinska redogörelsen i rapporten Bilbelter konstateras att endast trepunktsbältet är aktuellt i moderna bilar i Norden. Vidare fastslås att det med hänsyn till den ringa förekomsten av skador på grund av bilbälte — vilka skador dessutom är lätta — kan sägas att de skadade personerna med säkerhet skulle ha ådragit sig långt värre — i flera fall dödliga — skador, om bilbälte ej använts. Alla de i Volvoundersökningarna rapporterade skadorna på grund av bilbälte uppstod vid olyckor med mycket höga hastigheter och andra personer som var inbegripna i olyckorna blev i samtliga fall mycket allvarligt skadade eller dödade.

I redogörelsen har också effekterna av en bilbälteslagstiftning värderats. Därvid har experterna utgått från att bilbältet i nuvarande läge utan lagstiftning används av 10—30 % av de åkande. Beträffande den ökning av bältesanvändningen som en lagstiftning skulle ge har experterna räknat med två alternativ, vilka innebär, det ena att ytterligare 50 % och det andra ytterligare 70 % av förare och framsätesspassagerare använder bilbälte. Bältet har beräknats ha livs-

Tabell 2

|         | Antal dödade<br>i personbil 1971 | Sparade liv per år genom ökning av bil-<br>bältesanvändningen bland förare och<br>framsätesspassagerare med ytterligare |      |                                      |                                      |
|---------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------------|--------------------------------------|
|         |                                  | 50 %                                                                                                                    | 70 % |                                      |                                      |
| Danmark | 437                              | 144                                                                                                                     | 201  | Sparade liv i<br>genomsnitt:<br>33 % | Sparade liv i<br>genomsnitt:<br>46 % |
| Finland | 433                              | 143                                                                                                                     | 199  |                                      |                                      |
| Norge   | 221                              | 73                                                                                                                      | 102  |                                      |                                      |
| Sverige | 641                              | 212                                                                                                                     | 295  |                                      |                                      |

Tabell 3

|         | Antal icke död-<br>ligt skadade i<br>personbil 1971 | Reducerat antal skadade per år genom<br>ökning av bilbältesanvändningen bland<br>förare och framsätesspassagerare med<br>ytterligare |       |                                                      |                                                      |
|---------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
|         |                                                     | 50 %                                                                                                                                 | 70 %  |                                                      |                                                      |
| Danmark | 12 245                                              | 2 449                                                                                                                                | 3 429 | Reducerat<br>antal ska-<br>dorigenom-<br>snitt: 20 % | Reducerat<br>antal ska-<br>dorigenom-<br>snitt: 28 % |
| Finland | 9 586                                               | 1 917                                                                                                                                | 2 684 |                                                      |                                                      |
| Norge   | 6 539                                               | 1 308                                                                                                                                | 1 831 |                                                      |                                                      |
| Sverige | 13 781                                              | 2 756                                                                                                                                | 3 859 |                                                      |                                                      |

räddande effekt i 75 % av de fall där det använts och skadereducerande effekt i 50 % av fallen. I beräkningarna har skadereducerande effekter för baksätesspassagerarna ej tagits med och ej heller har korrigeringar gjorts med hänsyn till vissa medicinalstatistiska förhållanden. Med dessa utgångspunkter har experterna beräknat de i tabellerna 2 och 3 angivna effekterna av en bilbälteslagstiftning.

Beträffande uppskattningen av antalet skadade som skulle minska framhålls, att de återstående skadorna kan förväntas bli väsentligt lindrigare och av mindre tragisk karaktär, om bilbälte används.

De medicinska experterna sammanfattar sina synpunkter på följande sätt.

Trepunktsbältet är överlägset andra bilbältestyper i fråga om skyddseffekt. Bilbältet är av största nytta vid frontalkollisioner, vältningar och vid sådana sidokollisioner där de åkande riskerar att slungas ur bilen. Bältets förmåga att hindra medvetslöshet på grund av huvudislag är av särskild betydelse vid bilbrand och nedkörning i vatten. Kliniska erfarenheter visar, att ca två tredjedelar av sådana åkande i framsätet som ej använt bilbälte ådrar sig skador i ansiktet, oavsett vilken olyckstyp det rör sig om, och att mellan en fjärdedel och en femtedel får hjärnskakningar eller kraniebrott. Bilbältet minskar i betydande grad skador som nu nämnts. Omkring en tredjedel av skadefallen utgör skador på benen. Dessa skador ger den längsta behandlingstiden och den största risken för varaktig invaliditet. Bilbältet reducerar även i fråga om dessa skador väsentligt såväl antal som svårighetsgrad.

Den mest omfattande undersökning som gjorts på området visar att mindre än 1 % av åkande som använt trepunktsbälte i olycksögonblicket får lättare skador av bältet. Det är dock endast fråga om olyckor vid mycket hög hastighet, där den åkande skulle ha blivit allvarligt skadad eller dödad, om bälte ej använts.

Man kan räkna med att trepunktsbältet hos de bältesanvändande bilisterna reducerar antalet dödliga skador med ca 75 % och de icke-dödliga skadorna med minst 50 %. Om 75 % av de åkande faktiskt använder bilbältet i kollisionsogonblicket och om man bortser från baksätesspassagerarna, för vilka bältets nytta är oomtvistlig men mindre exakt klarlagd, kan man räkna med att antalet dödade åkande i personbilar reduceras med ca 40 % och att antalet skadade reduceras med ca 25 %.

Användning av trepunktsbälte är således en faktor, som mycket effektivt kan reducera antalet dödade och skadade i trafiken. Regler som effektivt kan främja användningen av sådant bälte är därför av mycket stor betydelse.

#### 4 Förslagen i rapporten Bilbelter

Inledningsvis nämndes att en särskild arbetsgrupp utarbetat Nordiska trafiksäkerhetsrådets båda rapporter i bilbältesfrågan. Arbetsgruppens förslag är även uttryck för rådets uppfattning. I det följande återges de i rapporterna redovisade bedömningarna och övervägandena mera sammanfattningsvis. I övrigt må hänvisas till rapporterna. Av den första rapporten — nr 2, Bilbelter — framgår följande.

Den tekniska och medicinska utredningen visar klart, att bilbältet är synnerligen effektivt när det gäller att rädda liv, minska antalet skador och lindra skadornas omfattning. I dessa avseenden instämmer arbetsgruppen och Nordiska trafiksäkerhetsrådet i de bedömningar som de medicinska experterna gjort.

Vad gäller olika alternativ till bilbältet som skyddsanordning ger undersökningen ej stöd för att man med andra metoder skulle kunna ersätta bilbältet. Arbetsgruppen ställer sig tväksam till nyttan av s. k. "air bags", dvs. luftkuddar som hastigt blåses upp i kollisionsogonblicket. Ett luftkuddesystem synes ej heller möjligt att använda annat än i de större biltyperna. Arbetsgruppen konstaterar också att man — enligt en under år 1973 av Volvo publicerad trafikolycksfallsundersökning — genom användning av bilbälte kan uppnå i huvudsak lika goda skadeförebyggande resultat som med s. k. säkerhetsbil.

Med nämnda utgångspunkter har arbetsgruppen undersökt olika möjligheter att höja bilbältenas nuvarande relativt låga användningsfrekvens till en nivå, som är önskvärd med hänsyn till bältenas goda skyddsegenskaper. Utredningen i denna del — vilken också innefattar bedömningar från olika utomnordiska länder — visar, att man genom exempelvis förbättring av hanteringsegenskaperna och information inte kan nå ett tillfredsställande resultat. Lagstiftning om bältesanvändning finns bl. a. i Australien och erfarenheterna därifrån är goda, såväl när det gäller att öka bältesanvändningen som att reducera skador. Arbetsgruppen räknar med att användningsfrekvensen skall kunna höjas väsentligt genom lagstiftning och rekommenderar därför att användning av bilbälten görs obligatorisk.

Skyldigheten att använda bilbälte föreslås omfatta alla sittplatser — såväl fram som bak — där bilbälte skall finnas monterat på grund av särskilt påbud eller där bälte monterats frivilligt. I vissa äldre bilar kan det undantagsvis förekomma bältestyper som från skyddssynpunkt ej kan jämföras med diagonal- och trepunktsbältena utan måste bedömas som otillförlitliga. Arbetsgruppen finner det lämpligt att central trafiksäkerhetsmyndighet får medge undantag av mera generell räckvidd i fråga om sådana bälten. I enstaka fall kan det eventuellt bli aktuellt att framtvinga demontering av bälte som är olämpligt från säkerhetssynpunkt. Med hänsyn till de avsevärda fördelar som bältes-

användningen medför bör man dock i första hand genom rekommendationer söka få bilägarna att byta ut äldre otillförlitliga bilbälten mot moderna bälten.

Skyldigheten att använda bilbälte bör inte gälla skadade eller eljest defekta bälten. I den mån bilbälte är påbudet för fordonet, föreligger i sådant fall i stället en skyldighet för fordonets ägare att byta ut bältet.

Vissa undantag från regeln om användningsplikt bör finnas.

Skyldighet att använda bilbälte bör av naturliga skäl gälla endast då bilen är i rörelse, men undantag är befogade även för vissa situationer, när färdhastigheten är extremt låg, t. ex. vid färd inom parkeringsplats, parkeringshus, bensinstations- eller verkstadsområde, vid backning eller under andra liknande förhållanden.

Utredningen visar, att det med hänsyn till olycksfrekvens, olyckstyper och skadeförlopp är minst lika befogat att använda bilbälte i tätortstrafik som i annan trafik. Det saknas därför skäl att göra undantag för tätortstrafiken. En särskild fråga är om skyldigheten att använda bilbälte skall gälla även yrkestrafik i tätorter, t. ex. taxitrafik och viss distributionstrafik. Arbetsgruppen konstaterar att det här rör sig om yrkeskategorier som vistas långa tider i trafiken och som därmed är utsatta för en väsentligt större risk för trafikskada än privatbilister. De trafiksäkerhetsmässiga synpunkterna i förening med intresset att upprätthålla ett gott arbetarskydd talar starkt mot att undantag från bältesplikt görs för ifrågavarande yrkeskategorier. Några praktiska svårigheter för förare i sådan trafik att använda bilbälte torde knappast finnas med hänsyn till de moderna bältenas lätthanterlighet. Sammantaget finner arbetsgruppen därför inte skäl att förorda undantag från bältesplikten för yrkestrafik i tätorter.

Skyddseffekten hos bilbältet är beroende av bl. a. den åkandes kropps-konstitution och möjligheterna att väl anpassa bältet efter kroppen. Problemen aktualiseras i första hand i fråga om barnen men gäller även andra kortvuxna personer. Av betydelse är såväl vikten som längden hos den åkande. Vad gäller vikten har verkställda undersökningar visat att bilbältet ger en god skyddseffekt inom viktintervallet 35—140 kg. Hos småbarn, där kroppsvikten ligger klart under den angivna gränsen, 35 kg, är skelettet mera deformerbart och kroppsproportionerna avviker från de vuxnas. Särskilt påtaglig är disproportionen mellan huvud och hals, vilket kan innebära ökad risk för nackskador. Kort kroppslängd kan medföra att bältet ligger an mot den åkandes hals och ökar skaderisken vid häftig inbromsning. De normer som gäller för anbringande av fästpunkter för bilbälte är så utformade att en gräns för minsta kroppslängd kan sättas till 150 cm.

När det gäller barnen bör den nedre gränsen för användning av bilbälte av praktiska skäl bestämmas som en åldersgräns. För att undvika varje praktisk skaderisk i de aktuella avseendena föreslås, att bältes-

plikten ej skall gälla för barn som ej fyllt 15 år. I övrigt bör användningsskyldighet ej heller gälla för annan åkande, vars kroppslängd understiger 150 cm. Arbetsgruppen understryker emellertid kraftigt, att den som har ansvaret för ett barn under bilfärd bör se till att barnet — även om det ej är 15 år gammalt — använder bilbälte i den mån barnet med hänsyn till sin vikt och kroppslängd (35 kg respektive 150 cm) inte löper risk att skadas. Arbetsgruppen pekar också på att man med olika enkla medel kan möjliggöra användning av bilbälte även för kortvuxna personer och framhåller behovet av information härom. Frågan om en lagstiftning om placering av barn som ej kan använda bilbälte bör övervägas.

Gravida kvinnor torde löpa särskild risk för skador även vid mindre olyckor. Behovet av det skydd ett bilbälte erbjuder är alltså särskilt påtagligt. Ett rätt placerat bälte torde ej ge upphov till skador på kvinnan eller fostret. Med hänsyn härtill förordas ej något generellt undantag från bältesplikten på grund av graviditet. I vissa speciella fall kan undantag dock vara motiverat. Prövningen härav bör ske individuellt på grundval av läkarintyg. Det är viktigt att kvinnorna informeras om hur bilbälte skall användas vid graviditet.

Personer med fysiska handikapp har ofta ett större behov av särskilda stödåtgärder än andra åkande. Ej heller för denna kategori finns därför anledning till generellt undantag, utan en prövning bör även här ske individuellt på grundval av läkarintyg.

Utredningen visar ej att något medicinskt skäl för generell dispens från bältesplikten för äldre personer föreligger.

Psykiska handikapp i egentlig mening i form av klaustrofobi eller liknande torde man behöva räkna med endast i undantagsfall. Allmän motvilja mot användning av bilbälten på grund av ovana vid eller okunnighet om deras funktion och skadeförebyggande effekter är ej skäl för undantag. Även i detta avseende bör därför en prövning ske individuellt på grundval av läkarintyg.

Central medicinsk myndighet bör utfärda särskilda anvisningar till läkarna för bedömningen av vilka omständigheter som bör ligga till grund för prövningen av individuella undantag från bilbältesplikten av medicinska skäl.

Av väsentlig betydelse är att en bältesplikt efterlevs. Undersökningar som gjorts i Danmark, Finland och Norge visar att mellan två tredjedelar och tre fjärdedelar av de tillfrågade var positivt inställda till en bilbälteslagstiftning. De redovisade attityderna stöds av de australiska erfarenheterna av bilbälteslagstiftningen. Arbetsgruppen har uppfattningen att man har anledning räkna med i stort sett positivt gensvar från bilisternas sida på en lagstiftning om bältesanvändning och konstaterar i anslutning därtill att i samma mån som bältesplikten möts med förståelse hos allmänheten minskar övervakningsproblemen.

Bältesplikten bör sanktioneras. Arbetsgruppen föreslår ett individuellt straffansvar (bötesstraff) för envar åkande. Med hänsyn till att en åldersgräns om 15 år för bältesplikten funnits lämplig, uppkommer inte något problem med det rättsliga ansvaret för barns användning av bilbälte.

Vad slutligen gäller skadestandsfrågan mynnar övervägandena ut i slutsatsen att det saknas skäl att — på grund av underlåtenhet att använda bilbälte — jämka ersättning för skada.

## 5 De svenska remissyttrandena över Nordiska trafiksäkerhetsrådets första rapport Bilbelter

Som nämndes inledningsvis har rapporten Bilbelter remissbehandlats i Danmark, Finland, Norge och Sverige. I det följande redovisas först de svenska remissyttrandena, varefter några huvuddrag av yttrandena från grannländerna återges.

### 5.1 Frågan om lagstiftning

Remissinstanserna delar arbetsgruppens uppfattning i fråga om bilbältets skyddsegenskaper. Det stora flertalet godtar även arbetsgruppens argument i övrigt för lagstiftning om obligatorisk skyldighet att använda bilbälte. De tillstyrker därför — med några få undantag — sådan lagstiftning.

Till det flertal av remissinstanserna som är positivt inställda till förslaget om obligatorisk användning av bilbälte hör bl. a. *riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, socialstyrelsen, statens trafiksäkerhetsverk, statens väg- och trafikinstitut, motororganisationerna* — dvs. *Kungl. Automobil Klubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund och Motormännens riksförbund* — *Folkrörelsernas trafikskoleförbund, Folksam, NTF, Svenska försäkringsbolags riksförbund* och *Sveriges trafikskolors riksförbund*.

En avvaktande hållning intas av *länsstyrelsen i Västernorrlands län*, som åberopar de hanteringsmässiga svårigheterna beträffande bilbältena, samt *Handelstjänstemannaförbundet* och *Svenska transportarbetareförbundet*, som tvekar i kontrollfrågan och anser att i första hand propaganda- och informationskampanjer bör användas. *Transportarbetareförbundet* förklarar att förbundet intar en principiellt positiv inställning i bilbältesfrågan och att det gärna vill medverka till åtgärder som leder till en ökad användning av bilbälten. Med tanke på den mönsterbildande roll som de yrkesmässiga trafikutövarna har i trafiken anser förbundet att i första hand förutsättningar för en frivillig bältesanvändning — genom obligatorisk utrustning även av lastbilarna med bilbälten — bör skapas för dessa yrkeskategorier innan lagstiftning tillgrips.

Därefter bör dessa yrkesgrupper och övriga bilister bearbetas intensivt i syfte att på frivillighetens väg nå en acceptabel användningsnivå.

## 5.2 Fordon som bör omfattas av en lagstiftning om obligatoriskt bruk av bilbälte

Förslaget i rapporten Bilbelter att användningsplikten skall omfatta i princip alla monterade bälten tillstyrks eller lämnas utan erinran av flertalet remissinstanser. *Motormännens riksförbund* anser inte att användningsplikten skall gälla även frivilligt monterade bälten. Förbundet åberopar att den som inte vill använda bilbältet med lätthet kan montera bort det utan påföljd och att denna konsekvens av lagstiftningen är ologisk.

Några remissinstanser som biträder förslaget eller lämnar det utan erinran tar upp olika problem som är förenade med de frivilligt monterade bälten som förekommer i det äldre fordonsbeståndet. Problemen gäller frågan om effektiviteten hos dem och kontrollen av dem. *Riksåklagaren* framhåller vikten av att uppmärksamhet ägnas även åt dessa bälten vid kontrollbesiktning. Klart olämpligt monterade eller från skyddssynpunkt otillräckliga anordningar bör föranleda föreläggande om bortmontering eller ändring. *Statens väg- och trafikinstitut* framhåller, att generella dispenser från plikten att använda vissa äldre bälten kan bli förhållandevis komplicerade på grund av det bristfälliga underlaget. En inventering av olämpliga bälteskonstruktioner kan enligt institutets mening eventuellt ske i samband med den årliga kontrollbesiktningen. Samma förfaringssätt torde även kunna utnyttjas för insamling av bedömningsunderlag för individuella dispenser. I samband med kontrollbesiktningar bör också tillfället till information till fordonägarna tas till vara, t. ex. i form av rekommendationer om utbyte av bilbälte. Väg- och trafikinstitutet anser vidare, att det måste klargöras, om skyldighet att byta ut defekt bälte skall gälla även sådana bälten som monterats frivilligt. Klarhet måste också skapas angående de kriterier efter vilka ett bälte skall bedömas som defekt, här i begreppet frågan om bältets hanteringssegenskaper skall påverka bedömningen. *AB Svensk Bilprovning* anser, att fordonägaren bör svara för att i första hand sådana bälten som utgör obligatorisk utrustning är i tillfredsställande skick. Även ett förbud mot demontering av bilbälten bör enligt bolagets mening begränsas till sådana bälten. I detta sammanhang påpekas att bilbälte inte finns noterat som särskild utrustning i besiktningshandling för bilar av 1968 eller tidigare års modell. Bolaget anser liksom statens väg- och trafikinstitut, att kravspecifikationer beträffande bilbältenas skick bör upprättas. Vidare bör enligt bolagets mening formerna för bilbälteskontrollen anpassas till de förutsättningar som gäller vid rutinmässig fordonskontroll i samband med kontroll-

besiktning. Beträffande vissa äldre bilar bör enligt bolagets mening beaktas svårigheterna att nå vissa manöverorgan med påtaget bälte.

En med problemen kring de frivilligt monterade bältena närbesläktad fråga tas upp av *föreståndaren för statens rättsläkarstation i Lund, Folkkrörelsernas trafikskoleförbund* och *Folksam* som anser, att användningsplikten i princip bör avse trepunktsbälten. *Folksam* betonar att information bör spridas om den begränsade skyddseffekten hos tvåpunktsbälten.

*Riksåklagaren* hävdar att användningsplikten skall avse endast förare och framsätesspassagerare. Med en sådan lösning finns möjlighet för den som av någon anledning inte vill använda bälte att åka i baksätet och vidare reduceras behovet av individuella undantag på medicinsk grund.

Frågan om monteringspåbud skall gälla även vissa andra bilar än den som f.n. omfattas av sådant påbud diskuteras av flera remissinstanser.

*Rikspolisstyrelsen* uttalar att även äldre bilar bör utrustas med bilbälten. *Folksam* anser att alla personbilar och lätta lastbilar som kan utrustas med rullbälten av trepunktstyp bör förses med sådana bälten, åtminstone i framsätet. Flera andra remissinstanser behandlar frågan om monterings- och användningsplikt bör gälla även i lätta lastbilar och uttalar sig positivt härom. *Statens trafiksäkerhetsverk* upplyser, att verket har bältesfrågan beträffande sådana bilar på sitt program och att det kommer att lägga fram förslag i det aktuella avseendet. *Svenska transportarbetareförbundet* uttalar att även lastbilar obligatoriskt bör vara utrustade med bilbälten.

### 5.3 Av praktiska skäl betingade undantag

De förslag som har lagts fram om undantag från bilbältesplikten av praktiskt betingade skäl — dvs. när bilen ej är i rörelse eller när hastigheten är extremt låg, t. ex. vid färd på parkeringsplats eller inom bensinstations- eller verkstadsområde, vid backning eller under liknande förhållanden — tillstyrks eller lämnas utan erinran.

#### 5.3.1 Trafik i tätbebyggt område, yrkestrafik i allmänhet

Allmänt anses och av en del remissinstanser understryks, att användningsplikten bör gälla även i tätbebyggt område. Likaså anses grund saknas att undanta distributionstrafiken eller viss yrkeskategori från användningsplikten. I denna fråga finns emellertid vissa avvikande uttalanden.

Bland de remissinstanser som uttryckligen hävdar att bilbältesplikten bör gälla även för yrkestrafiken i allmänhet kan nämnas *riksåklagaren*, *Motormännens riksförbund*, *Statsanställdas förbund* och *Svenska kommunalarbetareförbundet*. *Arbetsarkyddsstyrelsen* uttalar att bilbältet i

allmänhet måste ses som en skyddsanordning i arbetarskyddslagens mening och att skyldighet att använda bilbälte redan i dag delvis gäller inom lagens tillämpningsområde, även om skyldigheten f. n. inte är straffsanktionerad.

*Svenska transportarbetareförbundet* — som i grunden är positivt till användning av bilbälten men som anser att i första hand propaganda- och informationskampanjer bör prövas ytterligare för att öka användningen — uttalar att stora praktiska problem kan uppstå om all yrkesmässig trafik inkluderas i den föreslagna lagstiftningen.

### 5.3.2 Postdistribution

Beträffande postdistributionstrafiken framhåller *poststyrelsen*, att styrelsen är väl medveten om de faror som kan uppstå i trafiken för den personal som ombesörjer postutdelning m. m. och finner det angeläget att denna personal skyddas i all möjlig mån. Postverkets person- och lastbilar förses därför med bilbälten och verket har också riktat en vädjan till sina företagsnämnder att verka för en ökad användning av bilbälten. Undantag från bilbältesplikten blir emellertid nödvändiga för lokal postdistribution med specialbilen Tjorven, eftersom avståndet mellan avlämningsställena oftast inte är mer än 40 meter. Likaså kan det behövas undantag för förare som utför vissa andra transporter där antalet stopp är exceptionellt stort, t. ex. vid brevådetömning i de större städerna.

Från de postanställdas sida har ingen erinran gjorts mot att bilbältesplikten skall omfatta även postdistribution. I detta avseende hänvisas till *Statsanställdas förbunds* positiva inställning till en bilbältesplikt som omfattar även yrkestrafiken (jfr 5.3.1).

### 5.3.3 Taxitrafik

Flertalet remissinstanser accepterar förslaget att bilbältesplikten bör omfatta även taxitrafiken och de uttalanden som gjorts om att den skall gälla yrkestrafik i allmänhet syftar också på taxitrafiken.

*Statens trafiksäkerhetsverk* anser att det är principiellt riktigt att bilbältesplikten skall gälla såväl förare som passagerare i taxibilar. Verket befarar emellertid att en tvingande regel skulle förorsaka stor irritation hos passagerarna och att efterlevnaden skulle bli dålig i taxibilar med fasta bälten i baksätena. Baksätespassagerare i taxibilar bör enligt verkets mening tills vidare undantas från bilbältesplikt. Rullbälten blir enligt gällande bestämmelser obligatoriska i baksäten fr. o. m. 1975 års bilmodeller och med hänsyn härtill kan undantaget slopas efter några år när praktiskt taget alla taxibilar har rullbälten även i baksätena. *Svenska taxiförbundet* menar att det är rimligt att taxitrafiken undantas från bilbältesplikt till dess att s. k. passiva bältessystem utvecklats till standardssystem. Förbundet åberopar som skäl mot bilbältesplikt i

taxibilar förarnas serviceåligganden, passagerarnas obekantskap med olika typer av bilbälten samt åtskilliga andra av taxiyrkets natur betingade praktiska omständigheter. Risken för att efterlevnaden av bilbältesplikten i taxibilarna skall bli dålig återopas också och förbundet säger sig inte vilja medverka till en sådan utveckling. Även *Svenska transportarbetareförbundet* anser i linje med sitt ställningstagande i fråga om yrkestrafiken i allmänhet att undantag från bilbältesplikten bör övervägas inom taxitrafiken.

#### 5.3.4 Speciella situationer

En del speciella praktiska problem i samband med bilbältesanvändning — utöver dem som nu redovisats — uppmärksammas i remissvaren. *Överbefälhavaren*, som ej har någon erinran mot en bilbältesplikt, framhåller att undantag blir nödvändiga inom krigsmakten under militära operationer och vissa övningar. *AB Svensk Bilprovning* påpekar att en bilbältesplikt för bolagets personal medför en ökning av tidsåtgången vid fordonsbesiktningarna och därmed också ökade kostnader för bolaget. Även risken för nedsmutsning av bilbältena påtalas av bolaget. *Motorbranschens riksförbund* understryker att speciella behov av undantag — som ej täcks in under de av trafiksäkerhetsrådet föreslagna undantagen — kan föreligga inom bilbranschen.

#### 5.4 Av medicinska och tekniska skäl betingade undantag

De av medicinska och tekniska skäl betingade undantag som trafiksäkerhetsrådet föreslagit i fråga om barn under 15 år och personer som ej är minst 150 cm långa har med några få undantag godtagits, bl. a. med hänsyn till behovet av enkla och klara regler. Sålunda anför *statens trafiksäkerhetsverk* att det med hänsyn till att barn av samma ålder har starkt varierande vikt och längd visserligen hade varit mera motiverat att knyta skyldigheten att använda bilbälte till en viss kroppsvikt än till åldern. Å andra sidan skulle detta medföra så stora praktiska svårigheter att verket godtar förslaget. *Motormännens riksförbund* anser också att det är praktiskt att använda en åldersgräns om 15 år och framhåller att statistiska uppgifter ger underlag för denna gräns. *Socialstyrelsen* anser att avgränsningen i stället för en åldersgräns om 15 år respektive en längdgräns om 150 cm bör utformas med utgångspunkt i vikten och i övrigt mera generellt så att undantaget gäller fall då bältets fästpunkter i bilkarossen omöjliggör användningen eller kan förväntas innebära skaderisk för kortvuxna personer. *Folksam* uttalar att regeln i stället för att knytas till åldern bör formuleras så att undantaget omfattar personer som ej uppnått en vikt om 35 kg och en längd om 150 cm.

Flera remissinstanser framhåller betydelsen av att frågan om barns

placering i bil och därmed förknippade frågor angående särskilda barnstolar uppmärksammas.

Förslaget att bilbältesplikt skall gälla även för gravida kvinnor tillstyrks. *Socialstyrelsen* ifrågasätter lämpligheten av att högradigt gravida kvinnor med hänsyn till den minskade rörligheten kör bil. Kvinnoläkarna bör i anslutning till anvisningar av socialstyrelsen informera gravida kvinnor om de problem som sålunda är förknippade med bilkörning under graviditet. Som passagerare bör gravida kvinnor färdas i baksätet och några hinder för dem att då använda bilbälte torde inte föreligga. De gravida kvinnorna behöver därför inte undantas från skyldigheten att använda bilbälte.

Även förslaget att bilbältesplikten i princip skall gälla också handikappade men med möjlighet till individuella undantag tillstyrks eller lämnas utan erinran av remissinstanserna. *Statens handikappråd* framhåller att en förutsättning för denna lösning dock är att man åstadkommer ett enkelt och smidigt dispensförfarande. *Handikappinstitutet*, som också delar trafiksäkerhetsrådets uppfattning att något generellt undantag ej bör gälla för handikappade personer, understryker, att de problem som kan uppstå för handikappade i samband med bältesanvändning i flertalet fall torde hänga samman med på- och avtagning av bältet. Dagens rullbälten med klafflås torde emellertid endast i undantagsfall bereda svårigheter i detta avseende.

I fråga om trafiksäkerhetsrådets förslag att central medicinsk myndighet skall utfärda anvisningar om undantag från bilbältesplikten framhåller *socialstyrelsen*, att denna ståndpunkt sammanfaller med styrelsens uppfattning beträffande det trafikmedicinska arbetet. Styrelsen är inställd på att i samråd med trafiksäkerhetsverket utfärda sådana anvisningar. *Föreståndaren för statens rättsläkarstation i Lund* — som ansluter sig till trafiksäkerhetsrådets förslag i fråga om vissa undantag från bilbältesplikten — understryker också nödvändigheten av att socialstyrelsen utfärdar anvisningar till läkarna om individuella medicinska undantag från bilbältesplikten.

### 5.5 Efterlevnad, kontroll och sanktioner

Vad trafiksäkerhetsrådet anfört i fråga om efterlevnad, kontroll och sanktioner har ej mött några invändningar. Sålunda tillstyrks eller lämnas utan erinran att bilbältesplikten sanktioneras med bötesstraff.

*Motormännens riksförbund* anser, att bilbältesplikten även bör omfatta skyldighet att rätt justera bältet.

### 5.6 Skadeståndsrättsliga konsekvenser

Förslaget att underlåtenhet att använda bilbälte inte bör medföra jämkning av skadestånd tillstyrks eller lämnas utan erinran.

### 5.7 Övriga frågor

Av frågor i övrigt som tagits upp under remissbehandlingen kan nämnas, att remissinstanserna allmänt framhåller vikten av väl planlagd information i bältesfrågan. Vidare framhävs starkt betydelsen av att bältenas hanteringsmässiga egenskaper förbättras och att låsanordningarna utvecklas i enhetlig riktning.

## 6 Remissbehandlingen av rapporten Bilbelter i Danmark, Finland och Norge

Innehållet i remissvaren från grannländerna uppvisar i allt väsentligt samma huvuddrag som i Sverige. Remissinstanserna tillstyrker med ett fåtal undantag lagstiftning om obligatorisk skyldighet att använda bilbälte. Förslagen i fråga om bältespliktens omfattning med hänsyn till olika faktorer och förslagen i fråga om praktiskt, tekniskt och medicinskt betingade undantag från en bältesplikt godtas allmänt med enstaka reservationer efter samma mönster som gäller i fråga om de svenska remissinstanserna. Även förslagen om kontroll, sanktioner och skadeståndsrättsliga konsekvenser har i allmänhet godtagits, dock att i några få remissvar önskemål uttrycks om att sanktionen skall vara avgift i stället för böter eller att användningspåbudet ej skall sanktioneras.

När det gäller yrkestrafiken och då i synnerhet taxitrafiken hävdas av branschorganisationerna på samma grunder som anförts i Sverige att undantag blir nödvändiga. Nordisk taxiråd har i ett särskilt yttrande understrukt att taxitrafiken bör undantas från bilbältesplikt. Chaufförernas Forbund i Danmark intar dock en motsatt uppfattning och understryker uttryckligen vikten av att taxitrafiken ej undantas från bilbältesplikt.

Liksom i Sverige framhålls angelägenheten av att bältenas hanteringsmässiga egenskaper förbättras och att låsanordningarna utvecklas i enhetlig riktning. För en utförligare redogörelse av remissvaren i grannländerna torde jag få hänvisa till Bilbelter — slutrapport.

## 7 Förslagen i Bilbelter — slutrapport

Sedan Nordiska trafiksäkerhetsrådets första rapport i bilbältesfrågan — Bilbelter — remissbehandlats har rådet genom den särskilda arbetsgruppen under rådet vidare övervägt frågan mot bakgrund av remissyttrandena. Övervägandena redovisas i rapporten Bilbelter — slutrapport (Nordiska trafiksäkerhetsrådets rapport nr 5). I fråga om detaljerna i arbetsgruppens överväganden och förslag får jag här hänvisa till rapporten.

Övervägandena i slutrapporten leder fram till att de i den första

rapporten framlagda förslagen i huvudsak vidhålls. Detta innebär att bilbältesplikt föreslås gälla för i princip alla sittplatser, där bilbälte är monterat, oavsett om monteringen är påbjuden eller om den skett frivilligt.

I enlighet med förslaget i den första rapporten skall bilbälte ej behöva användas vid backning och ej heller vid färd inom parkeringsplats, parkeringshus, bensinstations- eller verkstadsområde eller under andra liknande förhållanden.

Med avvikelse från den tidigare rapporten föreslår arbetsgruppen, att särskilda undantag skall kunna medges för sådan distributionstrafik där hastigheten är låg och dessutom täta av- och påstigningar förekommer, t. ex. vid lokal postdistribution och viss distribution av tidningar. Vidare föreslår arbetsgruppen nu till skillnad från tidigare, att passagerare i baksätena i taxibilar tills vidare skall undantas från bilbältesplikt. Skälet till undantaget är de rent praktiska svårigheterna att använda bilbälte i taxibilarnas baksäten. Dessa är nämligen ofta utrustade med bälten som saknar upprullningsdon och kan därför bereda passagerarna svårigheter vid inställningen. Byte till rullbälte är ej heller alltid möjligt. Beträffande passagerarplatsen i taxibilarnas framsäten anser arbetsgruppen att det ej finns anledning till undantag från bilbältesplikten. Framsätetsplatsen är mycket utsatt och den är ofta utrustad med rullbälte eller kan förses med sådant bälte. När det gäller taxiförarnas bilbältesplikt diskuterar arbetsgruppen de invändningar om praktiska svårigheter som anförts i remissvaren. Mot detta framhåller arbetsgruppen rullbältenas lätthanterlighet. Arbetarskyddsaspekterna betonas också. Utomordentligt starka skäl talar enligt arbetsgruppens mening mot ett undantag för taxiförarna. Den i några remissyttranden uttryckta motviljan hos taxiförarna mot att använda bilbälte bör vara av övergående natur. Med hänsyn till de tungt vägande skyddsaspekterna förordar arbetsgruppen att taxiförarna ej undantas från bilbältesplikten.

Liksom i den första rapporten föreslår arbetsgruppen, att bilbältesplikten ej skall gälla den som är under 15 år eller är kortare än 150 cm samt att undantag för gravida kvinnor eller handikappade skall medges endast efter prövning från fall till fall.

Beträffande efterlevnad, kontroll och sanktioner av en bilbältesplikt framhåller arbetsgruppen att valet av sanktionsform får göras nationellt med hänsyn till förhållandena i varje enskilt land.

I fråga om de skadeståndsrättsliga konsekvenserna står arbetsgruppen fast vid att ersättning för skada ej skall nedsättas på grund av underlåtenhet att använda bilbälte.

## 8 Departementschefen

Sedan bilbältena introducerades i slutet av 1950-talet har olika åtgärder vidtagits för att öka användningen av dem, t. ex. förbättringar av bältenas hanteringssegenskaper samt information och propaganda. I debatten om bilbältena har deras skyddsegenskaper allmänt vitsordats men uppfattningarna om det lämpligaste sättet att öka användningen av dem har varit skiftande. Under senare år har såväl i Norden som i flera andra länder tanken väckts på en lagstiftning om skyldighet att använda bilbälte vid färd. En lagstiftning är förenad med olika problem som måste lösas tillfredsställande, innan man kan ta slutlig ställning till hur bestämmelserna skall utformas. Nordiska trafiksäkerhetsrådets rapporter i bilbältesfrågan innehåller utredning av de problem som hänger samman med en lagstiftning om skyldighet att använda bilbälte och förslag till enhetliga nordiska regler i ämnet. Den första av dessa har remissbehandlats i de nordiska länderna. Den senare innehåller överväganden och förslag med utgångspunkt även i vad som anförts vid remissbehandlingen.

En lagstiftning på bilbältesområdet i enlighet med trafiksäkerhetsrådets förslag kräver ändringar i bl. a. reglerna om jämkning av skadestånd. I anslutning till att jag föreslår Kungl. Maj:t att lägga fram förslag till riksdagen i detta avseende vill jag redovisa mina överväganden i bilbältesfrågan i dess helhet. Såvitt avser skadestandsfrågorna har jag samrått med statsrådet Lidbom.

I trafiksäkerhetsrådets första rapport konstateras att den tekniska och medicinska utredningen entydigt visar att bilbältet är synnerligen effektivt när det gäller att rädda liv, minska antalet skador och lindra skadornas omfattning. Det bedöms att antalet dödade i personbilar kan reduceras med över en tredjedel och antalet icke dödligt skadade med ca en fjärdedel om 75 % av förare och framsätesspassagerare använder bilbälte (trepunktsbälte) i kollisionsögonblicket. När det gäller attityderna inom Norden till en lagstiftning om obligatorisk användning av bilbälten visar undersökningar som gjorts en klart positiv inställning. I ett fall förordade sålunda mer än 80 % av de tillfrågade en sådan lagstiftning. Trafiksäkerhetsrådet anser att man har anledning räkna med ett positivt gensvar hos bilisterna på en lagstiftning om skyldighet att använda bilbälte, vilket bör underlätta övervakningen.

Trafiksäkerhetsrådet gör också den bedömningen att andra skyddsanordningar av passivt slag som kan ersätta bilbältena inte finns eller kan komma fram annat än på längre sikt.

Mot den angivna bakgrunden och med hänsyn till att det enligt trafiksäkerhetsrådets uppfattning — vilken stöds av internationella erfarenheter — inte är tillräckligt med information och propaganda för att höja användningsfrekvensen till en godtagbar nivå, föreslår trafiksäkerhetsrådet en lagstadgad skyldighet att använda bilbälte vid färd.

Trafiksäkerhetsrådets bedömning i den första rapporten att bilbältet är synnerligen effektivt när det gäller att rädda liv och minska skador har biträttat vid remissbehandlingen. Genomgående delar remissinstanserna rådets uppfattning att lagstiftning om obligatorisk bältesanvändning är det effektivaste sättet att förbättra användningsfrekvensen. Det är mot denna bakgrund som remissinstanserna, med några undantag, tillstyrker förslaget om lagstiftning. De få som framför avvikande meningar anser främst att man bör söka komma längre med information och propaganda eller att man bör vänta tills bältenas hanteringsegenskaper förbättrats.

Såväl information och propaganda som utvecklingsarbete för förbättring av hanteringsegenskaperna är väsentliga faktorer. Såsom framhölls redan i den första rapporten kan man emellertid inte med dessa medel nå en användningsfrekvens som är tillräckligt hög med hänsyn till bilbältets goda skyddsegenskaper. Detta är en uppfattning som är allmän i expertkretsar även utanför Norden. För svenskt vidkommande kan jag erinra om de upprepade informationskampanjer som statens trafiksäkerhetsverk genomfört men som gett endast begränsade resultat. Jag ansluter mig därför till trafiksäkerhetsrådets förslag att användningen bör göras obligatorisk genom lagstiftning.

Trafiksäkerhetsrådets förslag att användningsskyldigheten skall omfatta alla sittplatser, där bilbälte finns på grund av påbud eller där bälte monterats frivilligt, accepteras i huvudsak av remissinstanserna.

Jag är medveten om att de frivilligt monterade bältena — såsom några remissinstanser påpekat — i vissa fall kan vara bristfälliga och att detta problem måste uppmärksammas. Omfattningen av problemet bör dock inte överdrivas. Det finns enligt min mening grundad anledning anta att flertalet av de bilbälten som monterats frivilligt blivit installerade enligt anvisningar från bilfabrikant eller bilgrossist och alltså bör motsvara de säkerhetskrav som kan ställas. I övrigt får just äldre bilbälten ägnas särskild uppmärksamhet vid besiktningar och möjligheten att påbjuda avmontering av farliga bälten utnyttjas vid behov. Med hänsyn till dessa överväganden ansluter jag mig till trafiksäkerhetsrådets förslag att användningsplikten skall omfatta även frivilligt monterade bälten.

Den fråga något hållt framförda synpunkten att användningsskyldigheten bör gälla endast trepunktsbälten kan jag i likhet med trafiksäkerhetsrådet inte biträda. Även om diagonalbältenas skyddseffekt är sämre än trepunktsbältenas är nyttan — såsom framgår av den första rapporten — ändå så stor att ett användningspåbud framstår som befogat. Motsvarande torde kunna sägas om de enkla höftbältena i de fall dessa tillåts.

Förslaget att bilbältesplikten skall gälla på sittplats i baksäte i den mån bälte monterats där har i allmänhet tillstyrkts eller lämnats utan

erinran. Från rent trafikmedicinska synpunkter är en sådan inställning välmotiverad. Det finns emellertid även andra omständigheter som måste beaktas i detta sammanhang.

Det förslag som lagts fram av Nordiska trafiksäkerhetsrådet syftar till en enhetlig nordisk lagstiftning i ämnet. Jag vill för min del understryka värdet av att reglerna om bilbältesanvändningen utformas så att bältesplikten får en så långt möjligt likartad omfattning i Norden. Därvid är emellertid att märka att monteringspåbud i de övriga nordiska länderna gäller endast bilarnas framsäten och att frivillig montering i baksäte skett endast i begränsad omfattning. En lagstiftning om användningsplikt kan alltså i Danmark, Finland och Norge i praktiken komma att omfatta endast förare och framsätespassagerare. Begränsas användningsplikten i Sverige till dessa båda kategorier får man också enhetliga nordiska regler i detta avseende. Det praktiska resultatet kommer att te sig enkelt och naturligt för allmänheten och därmed vara ägnat att öka förståelsen för lagstiftningen.

Jag har tidigare framhållit betydelsen av att allmänheten har en positiv attityd till den föreslagna lagstiftningen och att man rent generellt har anledning räkna med en sådan inställning. Gjorda undersökningar visar emellertid att just bilbälten i baksäte används i endast obetydlig omfattning. Användningsfrekvensen torde ligga klart under 10 %. Detta tyder på att ytterligare information behövs innan lagstiftning om skyldighet att använda bilbälte i baksäte övervägs.

En begränsning av användningsplikten till förare och framsätespassagerare har — såsom riksåklagaren anfört i sitt remissvar — också den fördelen att den minskar behovet av individuella undantag av medicinska skäl. Det föreligger givetvis ett starkt intresse av största möjliga enkelhet i detta avseende.

Med hänsyn till främst de nu redovisade omständigheterna förordar jag att användningsplikten begränsas till bilbälte i framsäte. Även om ett sådant undantag görs bör naturligtvis baksätespassagerarna i möjligaste mån utnyttja det skydd som ett befintligt bilbälte erbjuder, och det är angeläget att informationen inriktas på att öka användningsfrekvensen även bland dessa.

En utvidgning av nu gällande monteringspåbud till att gälla förutom personbilar även andra fordonskategorier diskuteras av flera remissinstanser. Främst tas behovet av bälten i lätta lastbilar upp men även önskemål om monteringspåbud beträffande tyngre lastbilar framförs. Statens trafiksäkerhetsverk har vissa av dessa frågor på sitt program och Kungl. Maj:t har denna dag uppdragit åt verket att utreda förutsättningarna för att införa en skyldighet att montera bilbälten även i lastbilar. I avvaktan på att utredningen blir klar bör t. v. nuvarande principer för monteringspåbud kvarstå.

Trafiksäkerhetsrådets förslag att användningsskyldigheten inte skall

gälla när bilen ej är i rörelse eller i vissa situationer när färdhastigheten är extremt låg — backning, färd inom parkeringsplats, parkeringshus, bensinstations- eller verkstadsområde eller under liknande förhållanden — har inte mött någon invändning vid remissbehandlingen. Jag ansluter mig till vad trafiksäkerhetsrådet föreslagit härom.

Förslaget att användningsskyldigheten bör gälla även vid färd inom tätbebyggt område tillstyrks med få undantag. Flera remissinstanser understryker vikten av att detta krav fasthålls. Jag finner inte anledning frånga denna uppfattning.

När det gäller frågan om undantag från användningsskyldigheten för viss yrkestrafik delar flertalet remissinstanser trafiksäkerhetsrådets uppfattning att såväl trafiksäkerhetssynpunkter som intresset av att upprätthålla ett gott arbetarskydd starkt talar mot undantag för yrkesförarna, som uppehåller sig längre tider i trafiken än privatbilisterna och därmed är mera utsatta än dessa för risker att skadas i trafiken. Denna grundsyn framgår också av de från många håll gjorda uttalandena att montering av bilbälte bör påbjudas även för lätta lastbilar och liknande.

De farhågor som framförts från flera organisationer som representerar yrkestrafiken för att bältesanvändning skulle vara till hinder måste enligt min mening i många fall bedömas som överdrivna. Det kan — såsom också trafiksäkerhetsrådet anført — inte uteslutas att den negativa inställningen i en del fall har sin grund i ovana vid bilbälte och bristande kännedom om skaderiskerna.

Även med en grundinställning att skyldighet att använda bilbälte i princip bör gälla för yrkestrafiken måste emellertid enligt min mening undantag accepteras. Vid vissa former av distributionstrafik, där hastigheten är låg och föraren dessutom stiger i och ur bilen med korta mellanrum, skulle det vara alltför opraktiskt att använda bilbälte samtidigt som olycksrisken på grund av den låga hastigheten är begränsad. Som typexempel kan nämnas bl. a. lokal postdistribution med bil och viss distribution av tidningar. I den mån bilbälte monteras också i andra fordon än personbilar kommer motsvarande behov att uppkomma även i andra fall, t. ex. i fråga om soptömning o. d. Allmänt bör emellertid restriktivitet iakttagas vid meddelande av undantag. Sådana bör medges endast under själva distributionen och ej omfatta färd till eller från distributionsområdet.

För taxitrafiken har framförts krav på undantag i samtliga länder. Kraven kommer framför allt från organisationer som representerar taxiägare och taxiförare. Det bör dock understrykas att Chaufförernes Forbund i Danmark, som representerar ett betydande antal taxiförare, anser att användningsskyldigheten bör omfatta även taxitrafik. En rad argument framförs som skäl för undantag. Främst åberopas de praktiska olägenheter som en användningsskyldighet skulle medföra. De angivna organisationerna, liksom även några andra remissinstanser som förordar

undantag för taxitrafiken, påpekar också risken för att den bristande förståelsen för ett påbud från såväl förarnas som passagerarnas sida skall leda till en dålig efterlevnad.

När det gäller frågan om skyldighet för taxiförare att använda bilbälte har invändningarna i remissvaren i stor utsträckning gällt de praktiska svårigheterna. Mot detta kan framhållas att ett modernt rullbälte är så lätthanterligt att på- och avtagning i realiteten inte rimligen kan innebära någon beaktansvärd olägenhet. Att användningsskyldigheten till en början skulle kunna kännas besvärande är antagligt men orsaken härtill synes mera vara bristande vana att använda bilbälte än faktiska svårigheter.

Jag delar trafiksäkerhetsrådets uppfattning att de organisationer som yrkar på undantag för taxitrafiken alltför litet beaktat arbetarskyddsaspekterna. Det finns i alla de nordiska länderna en klar och målmedveten strävan att genom olika åtgärder förbättra skyddet för arbetstagarna i olika miljöer.

Trafiksäkerhetsrådet har funnit, att det är starka skäl som talar mot ett undantag för taxiförarna. Den motvilja mot att använda bilbälte som kommit till uttryck i remissyttrandena från flertalet av de berörda organisationerna är emellertid en faktor som måste beaktas. Enligt trafiksäkerhetsrådets uppfattning bör den negativa inställningen vara av övergående natur. Jag finner också för min del goda grunder för en sådan bedömning. Just av detta skäl vill jag emellertid — med hänsyn till önskvärdheten av att användningsskyldigheten skall få ett positivt gensvar bland dem som den avser — förordas att taxiförarna i ett inledningsskede undantas från lagstiftningen. I stället bör ansvariga myndigheter och organisationer intensifiera sin information till berörda förarkategorier för att belysa värdet av att bilbälte används. Samtidigt ges också möjlighet att studera frågan vilka tekniska förbättringar som är möjliga för att underlätta bältesanvändningen, vilket är av särskild betydelse för just dessa kategorier.

Med denna lösning bör man från användningsskyldigheten undanta hela taxisektorn, dvs. såväl förare som passagerare.

De av trafiksäkerhetsrådet förordade, av medicinska och tekniska skäl betingade undantagen accepteras allmänt av remissinstanserna. Från något håll framförs att användningsskyldigheten bör beskrivas i mera generella termer så att den närmare ansluter till gränsen mot de kategorier som inte bör eller kan använda bilbälte. En sådan utformning föranleder emellertid som trafiksäkerhetsrådet anfört tillämpningssvårigheter. Undantagsregeln bör därför i enlighet med trafiksäkerhetsrådets förslag anges med hänsyn till ålder — 15 år — och kroppslängd — 150 cm. När det gäller de kategorier som inte kommer att omfattas av användningsplikten får — som trafiksäkerhetsrådet betonat — genom information spridas kännedom om förutsättningarna för och värdet av att bilbälte används.

Arbetsgruppens uttalande att problemet om barns placering är av särskild vikt bekräftas av remissinstanserna. Trafiksäkerhetsrådet har beslutat att på nordisk basis utreda en gemensam lösning av frågan.

Förslaget att undantag för gravida eller handikappade skall medges endast efter prövning från fall till fall accepteras av remissinstanserna. De remissinstanser som representerar medicinsk sakkunskap bekräftar att undantag behövs endast i mindre omfattning. Den begränsning av användningsplikten till förare och framsätesspassagerare som jag förordat i det föregående minskar ytterligare behovet av undantag. Jag anser för min del att det ej krävs något särskilt dispensförfarande med prövning av myndighet i fråga om de medicinska undantagen utan att det bör räcka med att skälet till befrielse från användningsplikten styrks genom läkarintyg. Såsom framhållits av trafiksäkerhetsrådet och understrukits vid remissbehandlingen är det angeläget att centrala anvisningar utfärdas till läkarna om bedömningsgrunderna i fråga om undantagen. Det bör uppdras åt socialstyrelsen att efter samråd med trafiksäkerhetsverket utfärda sådana anvisningar. Sammanfattningsvis kan i fråga om de medicinska undantagen konstateras, att den ordning som jag nu föreslagit bör leda till smidiga handläggningsformer.

Trafiksäkerhetsrådets överväganden om efterlevnad, kontroll och sanktioner godtas i huvudsak av remissinstanserna. Av väsentlig betydelse för efterlevnaden — och därmed också för kontrollfrågan — är att en bilbälteslagstiftning har stöd hos allmänheten. Såsom framgår av de redovisade undersökningarna bör man ha anledning räkna med ett gott gensvar.

Trafiksäkerhetsrådets förslag att nedsättning av skadestånd ej bör ske på grund av underlåtenhet att använda bilbälte tillstyrks eller lämnas utan invändning av remissinstanserna. Jag biträder förslaget.

I likhet med trafiksäkerhetsrådet vill jag ta upp vissa speciella delfrågor som aktualiseras i olika remissyttranden.

Från något håll har framhållits att det i samband med användnings-skyldigheten bör uttryckligen föreskrivas att bältet skall vara rätt injusterat, dvs. ligga an ordentligt mot kroppen. Trafiksäkerhetsrådet har funnit det i och för sig uppenbart att en sådan skyldighet i princip ingår redan i ett allmänt stadgande om skyldighet att använda bilbälte. I slutrapporten anför, att man ställer sig tveksam till förslaget även om det från psykologisk synpunkt skulle kunna vara av visst värde att injusteringen nämns i påbudet. Det torde tämligen snart te sig naturligt för en åkande att använda bilbältet på rätt sätt och behovet av särskild inställning försvinner också efter hand som användningen av rullbälte ökar. När det gäller själva injusteringen synes polisens övervakningsuppgift, anför, att i slutrapporten, under inledningsskedet böra vara av mera rådgivande natur. En uttrycklig bestämmelse om injusteringen skulle därvid av polisen kunna upplevas som en besvärande restriktion. Med

hänsyn till det anförda förklaras i slutrapporten att man närmast är beredd att avstyrka en särskild bestämmelse i ämnet. Jag instämmer i trafiksäkerhetsrådets bedömning.

När det gäller krigsmakten måste liksom i fråga om många andra regler för vägtrafiken medges de undantag som betingas av verksamhetens särskilda natur. Jag vill i sammanhanget erinra om påpekandet i slutrapporten att en betydande del av förarutbildningen sker inom respektive lands försvarsmakt och att det är viktigt att förarna vid sådan utbildning redan från början blir vana vid att använda bilbälte.

Särskilda spörsmål i fråga om bilbältesanvändningen i bilprovnings- och bilreparationsverksamhet har framhållits vid remissbehandlingens av trafiksäkerhetsrådets första rapport. Jag kan inte på nuvarande stadium överblicka i vad mån särregler vid sidan av de allmänna reglerna behövs. Behovet av modifikationer i fråga om bilbältesplikten i vissa specialsituationer får behandlas i samma ordning som jag i övrigt i det följande föreslår för handläggning av de praktiska bilbältesfrågor som uppkommer. Jag vill kraftigt understryka att det som oundgängligt krav måste gälla, att tillfällena att få bilbältena provade av sakkunnig personal skall tas till vara. För bilisterna finns möjligheter härtill såväl inom bilprovnings- som bilreparationsverksamheten. Det finns anledning räkna med att bilisterna skulle uppfatta det som en allvarlig brist att ej kunna få sakkunnigas hjälp och råd i fråga om bilbältena.

Vikten av att bilbältenas hanteringsgenskaper förbättras har redan framhållits. Särskilt väsentligt synes vara att man får så långt möjligt enhetliga handgrepp för manövrering av främst låsmekanismen. Jag noterar med tillfredsställelse, att trafiksäkerhetsrådet har tillsatt en särskild nordisk arbetsgrupp med uppgift att verka för likformiga standardkrav inom Norden i angivna avseenden.

Frågan om när bilbälteslagstiftningen bör träda i kraft är beroende av flera olika faktorer. I och för sig är ett snabbt ikraftträdande önskvärt med hänsyn till de förväntade, positiva effekterna av lagstiftningen. Å andra sidan är det emellertid väsentligt att lagstiftningen förbereds så att bästa möjliga resultat uppnås. Härför behövs information i olika avseenden. Anvisningar i fråga om föresättningsgarna för undantag från bältesplikten skall utarbetas. Föreskrifter för den tekniska kontrollen av bilbälten skall utformas etc. Med hänsyn härtill och då redan själva beslutet om lagstadgad skyldighet att använda bilbälte kan förväntas få en betydande positiv effekt på användningsfrekvensen förordar jag att ikraftträdandet inte forceras. En lämplig tidpunkt är enligt min mening den 1 januari 1975. Möjlighet bör dock finnas att välja annat datum. Det bör ankomma på Kungl. Maj:t att — med beaktande av olika omständigheter — besluta om ikraftträdandet.

I fråga om den författningsmässiga regleringen vill jag anförä följande.

Jag avser att senare föreslå Kungl. Maj:t att i vägtrafikkungörelsen (1972: 603) införa bestämmelser om skyldighet att använda bilbälte. Bestämmelserna bör i enlighet med vad jag anført i det föregående innchålla följande.

Bilbältesplikten bör vid färd med bil gälla förare och passagerare som sitter på sådan plats i bilens framsäte som är utrustad med bilbälte. I anslutning härtill vill jag erinra om att fordonskungörelsen (1972: 595) ger myndigheterna författningsmässiga möjligheter att meddela föreskrifter om bältenas beskaffenhet och kontroll av beskaffenheten, att påbjuda demontering av olämpliga bälten etc.

Från huvudregeln bör uppställas vissa undantag av praktisk och teknisk-medicinsk art.

Av praktiska skäl bör bilbältesplikten ej gälla när bilen ej är i rörelse och ej heller vid backning eller vid färd inom parkeringsplats, parkeringshus, bensinstations- eller verkstadsområde eller under andra liknande förhållanden. Undantag bör göras för taxitrafiken.

Av tekniskt-medicinska skäl bör bilbältesplikten ej omfatta den som ej fyllt 15 år eller den som ej uppnått en längd av 150 cm.

Utöver dessa generella undantag aktualiseras, såsom framgått av det föregående, olika undantag som ej närmare kan bestämmas i författningstext. I medicinskt avseende fordras sålunda möjlighet till undantag i speciella fall för handikappade och för gravida kvinnor. Som jag förut anført bör behovet av undantag i det enskilda fallet styrkas genom läkarintyg. Om kontrollen ej skall försvåras bör i princip endast godtas intyg som utfärdats före den aktuella färden. Det är givetvis väsentligt — både för att spara den enskilde obehag och för att underlätta kontrollen — att intyg medförs. Det torde vara tillräckligt med en uppmaning på intyget att det skall medföras.

Föreskrifter för bedömningen av medicinska undantag från bilbältesplikten bör utfärdas av socialstyrelsen efter samråd med trafiksäkerhetsverket.

Även andra typer av undantag kan bli aktuella — t. ex. av praktiska skäl — och kan vara av såväl individuell som mera generell art. Som exempel kan nämnas de undantag jag förordat inom postväsendet och för viss tidningsdistribution. Till de områden där behovet av undantag och utformningen av dem inte nu kan överblickas hör också bilprovnings- och bilreparationsverksamheten. Fråga om undantag som sålunda behövs på grund av särskilda skäl bör prövas av statens trafiksäkerhetsverk. Undantagen bör i linje med vad jag nu uttalat — förutom till viss person — kunna knytas till viss grupp av personer eller till viss yrkesverksamhet eller liknande.

Bilbältesplikten bör sanktioneras med bötesstraff (ordningsbot).

Överbefälhavaren bör bemyndigas att efter samråd med statens trafiksäkerhetsverk meddela de undantagsbestämmelser som behövs inom krigsmakten.

Bestämmelser om skadestånd på grund av trafikolycka finns i lagen (1916: 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (bilansvarighetslagen). Skadestånd till bl. a. passagerare regleras i 2 §. I fråga om jämkning av skadestånd för det fall att den som led skadan genom eget vållande medverkat till den stadgas i 2 § andra stycket, att rätten efter vad som prövas skäligt i varje fall bestämma om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå. Skadestånd till bilförare vid trafik med två eller flera bilar regleras i 5 § andra stycket bilansvarighetslagen. Skadeståndet skall jämkas efter vad som prövas skäligt, där ej av omständigheterna framgår att varken bristfällighet på bilen eller vållande vid dess förande medverkat till skadan. Där vållande visas föreligga på någon sida men det inte styrks att annan sida är vållande, skall dock den förra sidan i förhållande till den senare bära hela skadan.

I enlighet med vad jag förordat i det föregående bör i bilansvarighetslagens 2 och 5 §§ tas in bestämmelser av innebörd att förare eller passagerares underlåtenhet att använda bilbälte ej skall tillräknas honom som vållande vid tillämpning av 2 § andra stycket eller 5 § andra stycket. Detsamma bör gälla också vid tillämpning av den allmänna medvållanderegeln i 5 kap. 5 § skadeståndslagen (1972: 207) i fall då förare av eller passagerare i motorfordon under återopande av allmänna skadestandsregler riktar anspråk på skadestånd mot annan person. Jag anser mig kunna utgå från att detta resultat uppnås i och med att grundsatsen blir lagfäst i bilansvarighetslagen, som reglerar huvuddelen av de skadefall som drabbar förare av och passagerare i motorfordon. Någon uttrycklig bestämmelse i ämnet i skadeståndslagen anser jag därför inte behövlig. Jag vill i sammanhanget nämna, att skadeståndskommittén i det till chefen för justitiedepartementet nyligen överlämnade betänkandet (SOU 1973: 51) Skadestånd V. Skadestånd vid personskada har föreslagit sådan ändring av 5 kap. 5 § skadeståndslagen att vid personskada jämkning av skadestånd på grund av den skadelidandes medvållande skall få äga rum endast om den skadelidande handlat uppsåtligen eller grovt vårdslöst eller det eljest föreligger synnerliga skäl. Om förslaget genomförs torde de tilläggsbestämmelser i 2 och 5 §§ bilansvarighetslagen som jag nu har föreslagit kunna upphävas, eftersom en underlåtenhet att använda bilbälte knappast i något fall torde kunna anses innefatta grov vårdslöshet eller utgöra synnerligt skäl att jämka skadeståndet.

Förslag till lag om ändring i bilansvarighetslagen har upprättats inom kommunikationsdepartementet efter samråd med statsrådet Lidbom.

I enlighet med vad jag nyss har anfört i anslutning till skadeståndskommitténs förslag till nya allmänna regler om jämkning på grund av medvållande till personskada anser jag mig kunna utgå från att en lagstadgad skyldighet att använda bilbälte inte får någon inverkan på fö-

rares eller passagerares rätt till ersättning från s. k. förarplatsförsäkring eller annan olycksfallsförsäkring. I fråga om sådana försäkringar gäller 18 och 20 §§ lagen (1927: 77) om försäkringsavtal, där det för detta slag av försäkringar föreskrivs, att försäkringsgivaren är fri från ansvarighet gentemot den som framkallat försäkringsfallet uppsåtligen eller av grov oaktsamhet och att om å andra sidan försäkringsfallet har framkallats genom oaktsamhet som inte kan betecknas som grov detta är utan inverkan på försäkringsgivarens ansvarighet. Dessa bestämmelser är visserligen dispositiva men försäkringsvillkoren för här aktuella försäkringar torde inte i något fall innehålla mera långtgående friskrivningsklausuler. På motsvarande sätt kommer en lagstiftning om skyldighet att använda bilbälte att bli utan inverkan på rätten för förare av statligt fordon att uppbära ersättning enligt kungörelsen (1969: 113) om statligt förarskydd, eftersom medvållande från förarens sida endast i fall av uppsåt eller grov vårdslöshet medför att han förlorar ersättningsrätten (6 § 2).

## 9 Hemställan

Under åberopande av det anförda hemställer jag att Kungl. Maj:t *dels* bereder riksdagen tillfälle att yttra sig över de riktlinjer för en bilbälteslagstiftning som jag har angett i det föregående,

*dels* föreslår riksdagen att antaga inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om ändring i lagen (1916: 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Britta Gyllensten*

