

## Nr 10

*Utlåtande i anledning av väckt motion om visst förbud för ungdom att förvärva motorfordon.*

I en inom första kammaren väckt, till allmänna beredningsutskottet hänvisad motion I: 183 av herr *Berg, Gunnar*, föreslås, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning rörande behovet av lagstiftning, innebärande förbud för ungdomar att förvärva motorfordon förrän de uppnått den ålder, då de är behöriga att föra fordonet i fråga.

I motionen anföres, att en yngling under 18 år icke kan få körkort för bil men mycket väl kan köpa en bil och få den registrerad på sig. Som ägare har han att tillse, att bilen är i kördugligt skick, är försäkrad o. s. v. Underlåter han detta kan föräldrarna försättas i en obehaglig situation. Han kan frestas att stjäla bensin eller olika delar till bilen eller att företa stöldturnéer. Han kan bli ett hot mot trafiksäkerheten. Äger han en bil men saknar körkort, frestas han lätt till olovlig körning.

Beträffande motiveringen i övrigt får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionen från socialstyrelsen, överståthållarämbetet, barnavårdsnämnderna i Stockholm och Malmö samt Sveriges automobilhandlareförbund.

*Socialstyrelsen* anför, att även om vissa fördelar skulle vinnas genom ett inköpsförbud, kommer de kontrollåtgärder, som erfordras, icke att stå i rimlig proportion till förslagets begränsade syfte. Ett inköpsförbud kan vidare lätt kringgåas genom bulvanköp. Styrelsen avstyrker motionen.

*Överståthållarämbetet*, som överlämnar yttrande av trafikpolisintendenten i Stockholm, anför i huvudsak följande:

Det antal ungdomar under 18 år, som äro registrerade som bilägare, kan icke exakt angivas, enär ägares ålder ej framgår av bilregistret. Emellertid är antalet enligt överståthållarämbetets uppfattning mycket ringa. De brott och förseelser, som uppräknats i motionen, äro vidare icke alls typiska för just bilägande ungdomar. Måhända äro frestelserna till olovlig körning större hos dem än andra, men de sedan den 1 juli 1958 skärpta straffbestämmelserna för olovlig körning och den fördröjande inverkan av dylik förseelse på senare körkortsförvärv utgör säkerligen ett starkt återhållande moment.

För att ett eventuellt förbud skulle bli effektivt måste kontrollåtgärder vidtagas och möjlighet att kringgå bestämmelserna t. ex. genom att registrera fordonen på äldre anförvanter torde likväl alltid finnas, eftersom någon skyldighet att styrka äganderätten vid registreringar och äganderättsanmälningar icke föreligger och enligt överståthållarämbetets mening ej bör ifrågasätas. En formell kontroll av åldern skulle visserligen kunna

*Bihang till riksdagens protokoll 1959. 11 saml. Nr 10—13*

äläggas bilregistreringsmyndigheterna. Med hänsyn till det redan nu presande arbetet vid överståthållarämbetets bilregister — år 1957 uppgick antalet registreringar och äganderättsanmälningar till omkring 80 000 — skulle emellertid merarbetet vid en kontroll bli synnerligen betungande.

Överståthållarämbetet finner de nackdelar, som äro förknippade med ett förbud, så betydande i förhållande till de eventuella fördelar, som kunna vinnas, att ämbetet icke anser sig kunna tillstyrka den ifrågasatta utredningen.

*Stockholms stads barnavårdsnämnd* anför i stort sett enahanda synpunkter på problemet som överståthållarämbetet och framhåller bl. a. att på barnavårdsnämndens sociala avdelning endast förekommit några få ärenden, vari underårig under 18 år ägt bil och i samband därmed begått brott. Nämnden sammanfattar sina synpunkter sålunda:

Sammanfattningsvis bör framhållas, att problemen med ungdomens bilägande enligt hittillsvarande erfarenheter äro förhållandevis ringa. Ungdomar under 18 år synas endast tämligen sällan själva äga bil. I regel rör det sig såvitt känt är i dessa fall om äldre bilar av låg kvalitet, vilka äro föremål för stark uppmärksamhet från polisens sida. Att döma av barnavårdsnämndens erfarenheter förekommer endast ytterst sällan att bilar av sådant slag begagnas i samband med allvarliga brottsliga gärningar såsom vid stöld- och rattfylleribrott. Då problemet torde vara av ringa storleksordning och då svårigheter uppenbarligen föreligga att till rimliga kostnader effektivt upprätthålla en lagstiftning av ifrågasatt slag, synes anledning ej finnas att ur ungdomsvårdssynpunkt påyrka, att föreslagen utredning kommer till stånd.

*Barnavårdsnämnden i Malmö* framhåller:

Enligt hos nämnden redovisat material har det ytterst sällan förekommit att ungdom under 18 år varit ägare till bil.

Av motionen framgår icke klart om vederbörande tänkt sig ett generellt förbud för ungdom under 18 år att äga bil. Om detta avses bör inledningsvis framhållas, att ett sådant förbud även skulle drabba personer i angiven ålder, vilka genom arv eller testamente förvärvat bil. För den händelse motionären avser att medelst lagstiftning söka förhindra personer under 18 år att disponera över bil, synes ett eventuellt förbud även böra omfatta förhyrning och lån.

Ungdomar under 18 år med så betydande arbetsinkomst att de köper bil torde väl vara mera sällsynt (utom i vad gäller s. k. "raggarbilar") och skulle de hava möjlighet härtill få de väl anses hava tillräcklig mognad för att också anförtros dispositionsrätten över fordonet. Därest det med hänsyn till den unges välfärd och uppfostran visar sig erforderligt finnes enligt föräldrabalken 9 kap. 3 § st. 2 möjlighet för förmyndaren att med överförmyndarens samtycke omhändertaga fordonet även i det fall detta anskaffats för den unges arbetsinkomst. Enligt 9 kap. 4 § föräldrabalken existerar samma möjlighet om egendom tillfallit den underårige genom gåva eller testamente. Skulle den underårige vinna pengar exempelvis på lotteri eller tippning eller på annat sätt förvärva pengar eller egendom, är

förmyndaren utan vidare berättigad att omhändertaga beloppet eller egendomen.

Enligt barnavårdskommitténs förslag till ny barnavårdsdag (§ 94) skall barnavårdsnämnd under vissa förutsättningar kunna meddela föreskrift angående den underåriges levnadsförhållanden innefattande bl. a. inskränkning i den underåriges förfogande över arbetsförtjänst eller andra medel. I § 28 av det s. k. departementsförslaget till ny barnavårdsdag kan föreskrift lämnas rörande bl. a. "förfogande över arbetsförtjänst eller andra tillgångar".

Försåvitt kan bedömas siktar motionären i första hand på kriminella ungdomar, och motionens tillkomst får väl sägas vara ett led i strävandet att förebygga brott. Att risken för t. ex. stöldturnéer i egen bil skulle vara större än risken för turnéer i stulet fordon synes dock ingalunda klart. Om fordonet är inregistrerat på ägaren synes detta snarare vara ett tungt vägande skäl för denne att icke använda detta i brottsliga sammanhang, enär ju ägaren lätt avslöjas genom bilregistret.

Å andra sidan torde det vara klart att det hot mot trafiksäkerheten, varom motionären talar, bör i möjligaste mån stävjas, men härför torde erfordras helt andra åtgärder än de av motionären föreslagna. Skärpt trafikövervakning och bestämda ingripanden från samhällets sida mot ovarsamma vägtrafikanter torde i detta sammanhang få anses vara av stor betydelse. I fråga om vissa kriminella, som använda bil som hjälpmedel för att begå brott enligt strafflagen, kan förverkande av fordonet (enligt 2 kap. 17 § S L) utgöra ett verksamt medel att förebygga nya brott.

Såvitt nämnden kunnat finna skulle ett genomförande av det i motionen föreslagna förbudet bliva av mycket ringa värde utöver att det ur rent principiella synpunkter måste betraktas som ganska betänkligt.

*Sveriges automobilhandlareförbund* anför följande:

Det måste anses ligga i sakens natur att en välrenommerad bilfirma normalt icke försäljer fordon till person som icke har körkort. Dock kan undantagsfall förekomma, då sådan försäljning kan vara motiverad. Man kan exempelvis tänka sig fall, då en familj önskar köpa en bil för gemensamt bruk, men den underåriga t. ex. på grund av arv, lotterivinst etc. skall vara ägare till bilen. Vidare kan t. ex. en underårig, som på grund av sjukdom har svårt att förflytta sig, vara i så stort behov av en bil att en sådan inköpes för hans räkning, även om annan person måste köra fordonet.

Ett förbud av den föreslagna typen skulle enligt förbundets uppfattning därför nödvändiggöra ett ganska omfattande dispensförfarande.

Särskilt mot denna bakgrund kan det vara motiverat att ställa frågan i vad mån det ifrågasatta förbudet skulle kunna fylla någon större uppgift.

Även om man sålunda kan tänka sig situationer av den typ som beskrives i motionen, kan det icke vara motiverat att dra någon gräns vid just 18 år. Dylika kriminella beteenden torde vara minst lika vanliga bland personer som fyllt 18 år som bland sådana som ännu icke uppnått denna åldersgräns. Dessutom är det uppenbart att ett ev. förbud skulle bli mycket lätt att kringgå. Skulle en 17-åring icke själv få köpa en bil, torde det i allmänhet vara mycket enkelt för honom att vidtala någon god vän som fyllt 18 år att stå för köpet.

Dessa påpekanden torde bevisa att ett förbud av den föreslagna karaktären endast skulle ha ett mycket begränsat värde.

I de fall då förbudet skulle fylla ett verkligt behov, torde dessutom det av motionärerna önskade resultatet i stort sett kunna uppnås med hjälp av nuvarande lagbestämmelser. Härvidlag vill förbundet särskilt erinra om de allmänna bestämmelserna om förmyndarskap som ger förmyndare möjligheter att ingripa även mot missbruk av arbetsförtjänster. I extrema fall torde också bestämmelserna i avtalslagens 31 och 33 §§ kunna komma till tillämpning.

Förbundet avstyrker motionen.

### Utskottet

Av yttrandena över motionen och av vad utskottet i övrigt inhämtat beträffande förfarandet vid registrering av bilar framgår, att krav på ålderslegitimation vid registreringen skulle medföra avsevärda praktiska olägenheter. Arbetsbelastningen för de redan hårt betungade registreringsavdelningarna skulle ytterligare öka och trots att antalet bilägare under 18 år är mycket litet skulle samtliga bilägare påläggas en ytterligare börda. Ett förbud för underåriga att förvärva bil skulle vidare kunna effektivt upprätthållas endast genom en mycket omfattande kontrollapparat. Under alla omständigheter skulle likväl möjligheterna att kringgå förbudet genom exempelvis bulvanköp och genom inregistrering av bilen på anhörig eller kamrat som fyller åldersvillkoret vara stora. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om de medel som nu gives genom bestämmelserna i föräldrabalkens 9 kap. och, i vissa fall, avtalslagen, att förhindra ungdomarnas bilförvärv eller få ett redan fullbordat förvärv ogiltigförklarat. Den kommande barnavårdslagstiftningen kan även förväntas innehålla föreskrifter, som möjliggör inskränkning i underårigs rätt att förfoga över arbetsförtjänst eller andra medel.

Utskottet finner motionens syfte att komma till rätta med de obestridda olägenheterna av att ungdomar under körkortsåldern kan inneha bil beaktansvärt men finner de skäl av praktisk art som kan anföras emot det föreslagna förbudet så vägande, att utskottet ansett sig böra hemställa,

att motion I: 183 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 17 mars 1959

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

---

*Närvarande:*

från första kammaren: herrar Wolgast, Strandler, Johan Persson, Ståhle\*, Nestrup, Möller, Jonasson, Lars Larsson, Ringaby\*, fru Hamrin-Thorell\* och herr Tage Johansson;

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm, herrar Ekström i Björkvik, Björkänge, Jacobsson i Sala, fru Jäderberg, herr Svensson i Kungälv, fru Thunvall, fru Wallerius-Gunne, herrar Börjesson, Carlsson i Huskvarna och Larsson i Stockholm.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.