

Nr 9

Utlåtande i anledning av väckt motion angående åldersgränsen för rätt att föra moped.

Tredje lagutskottet har behandlat en inom riksdagen väckt, till lagutskott hänvisad motion nr 807 i andra kammaren av herr *Dahlgren m. fl.*

Motionärerna framhåller att med den ändrade befolkningsstrukturen i vårt land har också avstånden till skolorna förlängts. Inte minst är detta fallet vad gäller grundskolans högstadium. Det är numera inte ovanligt att eleven har att enskilt förflytta sig fem km enkel riktning från bostaden innan han kommer till den plats, där den kollektiva transporten till skolan möter. Det är inte heller ovanligt att den sammanlagda resvägen är så lång att eleven måste lämna bostaden före kl. sju på morgonen för att hinna fram till skolan i tid och att återkomsten till hemmet äger rum först efter kl. 17.00. För eleverna är detta mycket tröttsamt och för föräldrarna innebär det att de många gånger tvingas att med eget fordon skjutsa och hämta eleven till och vid den plats där den kollektiva transporten möter. Enligt motionärernas mening skulle detta kunna lösas på ett enkelt och smidigt sätt genom att möjlighet till dispens från nuvarande mopedförordning införes så att även 13- och 14-åringar skulle kunna få rätt att föra moped. Om farhågor föreligger beträffande trafik kunskaperna, så framhåller motionärerna möjligheten att i mellanstadiets klass 6 vid de årligen återkommande besöken av representanter för trafikpolisen låta eleverna inför dessa avlägga vissa trafikprov, såväl teoretiska som praktiska. Resultatet av sådana prov skulle kunna utgöra en god grund för avgörandet av dispensansökningar.

Mot bakgrund av det anförda hemställer motionärerna »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring av gällande mopedförordning, att rätten till dispensförfarande beträffande den nedre åldern för förande av moped införes, så att den lokala polismyndigheten eventuellt efter vissa trafikprov, äger medge att ungdomar som fyllt 13 år i vissa fall får föra moped».

Vissa bestämmelser om rätt att föra vissa fordon

Villkoren för rätt att föra vissa slag av motorfordon är upptagna i *vägförordningen den 28 september 1951*. Enligt huvudregeln i 29 § 1 mom. får motorfordon eller med gummihjul försedd traktor bara föras av den, som genom ett av länsstyrelse (för Stockholm överståthållarämbetet) utfär-

dat körkort är därtill berättigad. Körkort förekommer av tre slag, nämligen för bil, för motorecykel och för traktor (29 § 2 mom.). Körkort för bil berättigar också till förande av motorecykel och traktor. Körkort för motorecykel gäller även för traktor. Körkort för bil får bara meddelas den, som fyllt 18 år, samt körkort för motorecykel eller traktor endast person, som uppnått 16 års ålder. Om särskilda skäl därtill föreligger, får dock körkort för traktor meddelas den, som fyllt 15 år. Om innehavare av körkort för motorecykel inte fyllt 18 år, gäller körkortet bara för s. k. lätt motorecykel — d. v. s. en motorecykel med tjänstevikt av högst 75 kg — och traktor (3 mom.).

I förordningen den 5 maj 1960 om mopeder — mopedförordningen — har icke stadgats krav på körkort eller annan behörighetshandling för rätt att föra sådant fordon. Föraren måste dock ha uppnått 15 års ålder (8 §). Moped är en lätt motorecykel, vars motor har en cylindervolym ej överstigande 50 kubikcentimeter och vilken är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen (1 §).

Frågans tidigare behandling

I proposition nr 182 år 1952 med förslag till kungörelse med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor m. m. föreslogs en minimiålder av 16 år för rätt att föra cykel med hjälpmotor.

I sitt i anledning av propositionen avgivna, av riksdagen godkända utlåtande nr 43 anförde andra lagutskottet bl. a. följande.

Beträffande frågan om körkorts tvång ansluter sig utskottet till den uppfattningen, att man icke bör bibehålla något krav på körkort eller införa krav på annan behörighetshandling. Även om man inför en enkel körlicens eller liknande handling, skulle detta sannolikt motverka syftet med ifrågavarande särbestämmelser. Utskottet är icke heller övertygat om att en dylik enkel körlicens skulle bli av något större värde. Det väsentliga är att vederbörande förare förskaffat sig nödig kännedom om våra grundläggande trafikregler. Sådan kunskap bör det vara angeläget för envar medborgare att förskaffa sig. Utskottet är av den uppfattningen, att i detta hänseende trafikundervisningen och trafiksäkerhetspropagandan fyller en mycket betydelsefull uppgift. Utskottet delar således departementschefens uppfattning, att tvångsregler i förevarande avseende ej bör tillgripas förrän detta visat sig oundgängligen erforderligt.

I propositionen föreslås en minimiålder av 16 år för rätt att föra cykel med hjälpmotor. I samband härmed må anmärkas, att körkort för motorecykel eller för traktor må meddelas endast den som fyllt 16 år, dock att körkort för traktor må, om särskilda skäl är därtill, även meddelas den som fyllt 15 år. Utskottet har övervägt, huruvida icke åldersgränsen för rätt att föra cykel med hjälpmotor skulle kunna sättas till 15 år i stället för 16 år. En sådan sänkning av åldersgränsen skulle säkerligen i många fall — kanske främst på landsbygden — bli av stor betydelse. Enligt utskottets mening skulle det icke medföra några större risker ur trafiksäkerhetssynpunkt att sänka åldersgränsen till 15 år. Med hänsyn till den nuvarande

trafikundervisningen i skolorna m. m. torde den som fyllt 15 år i regel besitta fullt tillräckliga kunskaper om våra trafikregler för att kunna anföras att föra cykel med hjälpmotor. Denna fråga om åldersgränsen anser utskottet emellertid äga ett visst samband med frågan om försäkringsplikten. Om en lämplig form av obligatorisk ansvarighetsförsäkring kunde erhållas, skulle detta enligt utskottets uppfattning utgöra ytterligare ett skäl för att överväga en sänkning av åldersgränsen.

Kungl. Maj: utfärdade härefter *kungörelsen den 23 maj 1952 med vissa bestämmelser om cyklar med hjälpmotor*. I kungörelsen föreskrevs bl. a. att moped fick föras endast av den, som fyllt 15 år. Bestämmelser om körkort e. d. intogs ej i kungörelsen. Vidare utfärdades samma dag lag om ändrad lydelse av 2 § *lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon*, i vilken lag föreskrevs att denna ej skulle äga tillämpning å sådan cykel med hjälpmotor, för vilken registreringsplikt icke förelåg.

År 1960 framlades för riksdagen *proposition nr 68* med förslag till *förordning om mopeder m. m.* Departementschefen uttalade beträffande körkortsvång och den ifrågavarande åldersgränsen följande.

Frågan, huruvida k ö r k o r t bör krävas för framförande av moped, är grundläggande för bedömandet av mopedfrågan. Skulle avgörandet utfalla så, att det icke anses möjligt att beträffande denna typ av motorfordon eftergiva kravet på körkort, torde några starkare skäl icke kunna åberopas för att längre bibehålla mopederna som en särskild grupp av fordon. De bör då hänföras till motorcyklar i allmänhet.

Såsom jag redan inledningsvis framhållit, är det för stora delar av befolkningen av vikt att ha tillgång till ett praktiskt användbart motorfordon, som får framföras av alla vuxna. Det intresse, som dessa folkgrupper representerar, måste dock givetvis vägas mot trafiksäkerhetens krav. Visar det sig oförenligt med behöriga hänsyn till trafiksäkerheten att bibehålla mopeden som ett körkortsfritt fordon, bör dessa hänsyn väga över. Emellertid kan de erfarenheter, som numera vunnits, icke sägas ge vid handen, att man gjorde sig skyldig till någon felbedömning, då kravet på körkort för förande av moped slopades år 1952.

Det nu sagda utesluter givetvis icke möjligheten att såsom villkor för rätt att föra moped stadga krav på ett enklare kompetensbevis än körkort, t. ex. intyg av polisman eller annan tjänsteman om att vederbörande äger nöjaktig kännedom om gällande trafikregler m. m. Kraven för erhållande av dylikt intyg kan emellertid icke gärna sättas mycket högre än till vad som svarar mot den kunskap i hithörande ämnen, som skäligen bör kunna fordras av varje vägtrafikanter. Någon effektiv utgallring av sådana personer, som kan anses mindre lämpade att uppträda i trafiken, kan det ej bli fråga om. Det kan därför ifrågasättas, om något nämnvärt står att vinna ur trafiksäkerhetssynpunkt genom åtgärder av nu avsett slag. Även om det icke är svårt att påvisa enstaka fall, då trafikanter visat sig sakna kännedom om elementära trafikregler, kan det ej förnekas, att en viss förbättring inträtt på senare år som en följd av den allt intensivare propagandan för bättre trafiksäkerhet. Enligt min uppfattning är det utomordentligt viktigt att upplysningsverksamheten ytterligare förstärkes i ändamål att begränsa antalet trafikolyckor.

Jag är av nu anförda skäl icke beredd att föreslå bestämmelser, vilka innebär krav på körkort eller annat kompetensbevis som villkor för rätt att föra moped.

Icke heller synes det lämpligt att införa bestämmelser, som ger möjlighet att meddela förbud för viss person att föra moped. Tillämpningen av en dylik bestämmelse måste av naturliga skäl antagas bli mycket ojämn för att icke säga slumpartad, och vinsten ur trafiksäkerhetssynpunkt ringa. Att införa bestämmelser om generellt förbud för viss eller vissa kategorier av personer att föra moped innebär en ännu grövre schematisering och kan icke tillstyrkas.

En höjning av åldersgränsen för rätt att föra moped vore måhända i och för sig önskvärd ur trafiksäkerhetssynpunkt. Vad som närmast kan komma i fråga är att bestämma åldersgränsen till 16 i stället för, såsom nu, till 15 år. Mot en dylik höjning talar emellertid starka praktiska skäl och nyttsynpunkter, bl. a. det förhållandet, att en hel del ungdomar alltjämt slutar sin skolgång och går ut i förvärvslivet redan vid 15 års ålder, varvid många av dem får behov av ett sådant transportmedel som mopeden. Det torde närmast ha varit detta skäl, som vid tillkomsten av gällande mopedförordning ledde till att åldersgränsen sattes så lågt som till 15 år. Jag är icke beredd att förorda någon höjning av åldersgränsen.

I den i anledning av nämnda proposition tillkomna mopedförordningen, som kom att ersätta ovanberörda kungörelse från 1952, föreskrevs ingen ändring beträffande åldern för rätt att föra moped. Ej heller intogs i förordningen bestämmelser om körkortstväng e. d. I samband med behandlingen av mopedkungörelsen gjordes *lagen om trafikförsäkring* å motorfordon tillämplig även på mopeder.

Vid 1964 års riksdag behandlades frågan om bl. a. körkortsåldern och åldersgränsen för rätt att föra moped. I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 21 uttalade tredje lagutskottet följande i fråga om k ö r k o r t s å l d e r n.

Riksdagen har tidigare och senast år 1962 haft att taga ställning till motionsvis framförda yrkanden om en sänkning av körkortsåldern. Härvid har å ena sidan framhållits att dagens ungdom, som har ett mycket stort intresse för motorfordon, i regel tidigt torde skaffa sig ingående kunskaper om fordonens rätta skötsel och framförande. Det har vidare ansetts att ungdomen säkerligen i allmänhet med lätthet förvärvar sig goda kunskaper om gällande trafikregler och att den unges reaktionsförmåga torde vara åtminstone lika god som de äldres. Från nu angivna synpunkter har större betänkligheter knappast ansetts möta mot att sänka körkortsåldern. Å andra sidan har hävdats att de ifrågavarande åldersgrupperna i gemen icke besitter den mognad i omdömet som måste krävas av en bilförare. Det har också ansetts mindre lämpligt att här i riket införa en bestämmelse om minimiåldern för körkort, som skulle avika från de i våra nordiska grannländer gällande reglerna. Med hänsyn härtill ansåg 1962 års riksdag att en sänkning av körkortsåldern för bil icke för det dåvarande borde ifrågakomma.

De skäl som sålunda anförts för och emot en reform i av motionärerna önskad riktning måste enligt utskottets mening alltjämt anses bärande.

Spörsmålet bör därjämte ses mot bakgrund av den beslutade övergången till högertrafik samt det åt bilförarutredningen lämnade uppdraget att utreda förarutbildningen och därmed sammanhängande frågor. Vid riksdagens tidigare ställningstaganden har betonats att den ständigt ökade trafikintensiteten på vägarna ställer allt större krav på motorförarnas körskicklighet, omdöme och hänsyn. Det har också framhållits att statistiken över trafikolyckorna visat skrämmande siffror liksom att stora ansträngningar gjorts för att öka trafiksäkerheten. Med hänsyn härtill har det ansetts naturligt att den största försiktighet iakttages, när det gäller att ge nya grupper av människor tillstånd att uppträda i trafiken som förare av motorfordon. Dessa synpunkter gör sig med särskild styrka gällande inför den förestående övergången till högertrafik.

I fråga om åldersgränsen för rätt att föra moped anförde utskottet att en i motion åsyftad rätt att sänka åldersgränsen skulle leda till att nya grupper förare av motorfordon skulle tillåtas uppträda i trafiken. De betänkligheter som nyss redovisats mot en sådan utveckling borde enligt utskottets mening allvarligt beaktas även i detta sammanhang, särskilt som de nya trafikanter, som här avses, är mycket unga. Gällande åldersgräns har bestämts så lågt som till 15 år bl. a. för att tillgodose praktiska önskemål av det slag som avses i motionen så långt det från trafiksäkerhetssynpunkt ansetts möjligt. Även om bestämmelser införes om kompetensbevis såsom villkor för de yngsta årsgruppernas rätt att föra moped, synes invändningarna mot en ytterligare sänkning av åldersgränsen icke därigenom kunna undanröjas. Utskottet beaktade härvid att kraven för erhållande av dylikt bevis icke torde kunna utformas så att en effektiv utgallring av olämpliga förare kan åvägabringas. Därest med motionen avsågs att generellt införa krav på innehav av kompetensbevis, ville utskottet erinra om att denna tanke avvisats av statsmakterna vid mopedförordningens tillkomst. Något skäl för ändrat ståndpunktstagande härvidlag syntes ej föreligga. Vid angivna förhållanden kunde utskottet ej biträda motionärernas yrkande, såvitt nu var i fråga.

Statistiska uppgifter

Från statistisk årsbok för Sverige år 1965 inhämtas följande.

A. (sid. 168) *Vid vägtrafikolyckor skadade förare av moped (inklusive passagerare).*

| | |
|------|-------|
| 1955 | 1 505 |
| 1956 | 1 838 |
| 1957 | 1 961 |
| 1958 | 2 180 |
| 1959 | 2 616 |
| 1960 | 2 535 |
| 1961 | 2 788 |
| 1962 | 2 506 |
| 1963 | 2 564 |
| 1964 | 2 495 |

B. (sid. 168) År 1963 skadade personer efter ålder och skadans grad beträffande förare av moped, cyklister och fotgängare.

| | Moped*) | Cykel | Fotgängare |
|------------------|---------|-------|------------|
| — 6 år | 6 | 58 | 496 |
| 7—14 år | 47 | 523 | 479 |
| 15—17 år | 960 | 95 | 171 |
| 18—24 år | 180 | 106 | 237 |
| 25—44 år | 403 | 299 | 513 |
| 45—64 år | 643 | 691 | 883 |
| 65— | 317 | 377 | 735 |
| Okänd ålder | 8 | 8 | 14 |
| Summa | 2 564 | 2 157 | 3 528 |
| Dödade | 132 | 164 | 336 |
| Svårt skadade | 381 | 322 | 667 |
| Lindrigt skadade | 2 051 | 1 671 | 2 525 |

*) inklusive passagerare.

Utskottet

I mopedförordningen föreskrives att endast den som fyllt femton år får föra moped. För rätt härtill erfordras ej körkort eller annan behörighetshandling.

Motionärerna framhåller bl. a. att skolvägarna till följd av den ändrade befolkningsstrukturen på många håll blivit längre. Det uppges inte vara någon ovanlighet att eleven har att förflytta sig fem kilometer innan han kommer till den plats där den kollektiva transporten till skolan möter. Motionärerna, som anser 13-åringar numera vara mycket trafikmedvetna, hemställer att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring av mopedförordningen att den lokala polismyndigheten, eventuellt efter vissa trafikprov, får lämna ungdomar som fyllt 13 år dispens att föra moped.

Riksdagen har tidigare och senast år 1964 i samband med behandlingen av frågan om körkortsåldern haft att ta ställning till frågan om åldersgränsen för rätt att föra moped. Härvid har å ena sidan hävdats att dagens motorintresserade ungdom i regel tidigt skaffar sig kunskaper om fordonens rätta skötsel och framförande samt om gällande trafikregler. Å andra sidan har bl. a. framhållits att statistiken över trafikolyckorna visar skrämmande siffror liksom att stora ansträngningar gjorts för att öka trafiksäkerheten. Med hänsyn härtill har det ansetts naturligt att den största försiktighet iakttas, när det gäller att ge nya grupper av människor tillstånd att uppträda i trafiken som förare av motorfordon. De betänkligheter som gjort sig gällande mot en sådan utveckling borde enligt vad riksdagen uttalade nämnda

är allvarligt beaktas när det gällde en sänkning av åldersgränsen för rätt att föra moped särskilt som de nya trafikanter, som det här är fråga om, är mycket unga. Genom att fastställa åldersgränsen i fråga om mopeder till en sådan låg ålder som 15 år har man också ansett sig gå så långt trafiksäkerheten medger i riktning mot sådana önskemål som framföres i motionen. Mot en ytterligare sänkning av åldersgränsen talar de i det föregående redovisade statistiska uppgifterna, av vilka framgår att bland mopedisterna i debutantåldern skadas ett väsentligt större antal än bland cyklister och fotgängare i samma ålder. Ej heller synes invändningarna mot en sänkning av åldersgränsen kunna undanröjas om som villkor för rätt att föra moped föreskrivs krav på godkända trafikprov. Dessa torde knappast kunna utformas så att en effektiv utgallring av olämpliga förare kan åstadkommas. Vid nu angivna förhållanden anser sig utskottet ej kunna biträda motionärernas yrkande.

Utskottet får därför hemställa,

att förevarande motion, II:807, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 28 februari 1967

På tredje lagutskottets vägnar:
ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Alexanderson*, Göran Karlsson, Svante Kristiansson, Knut Johansson, Ebbe Ohlsson, Erik Jansson, Åkesson och Fälldin*;

från a n d r a kammaren: herr Johansson i Torp, fru Torbrink, herrar Grebäck, Hedin, Tobé, fru Ekroth, herrar From och Hammarberg.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.