

Nr 357.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förordning om ändrad lydelse av 18 § 1 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561); given Stockholms slott den 19 oktober 1945.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändrad lydelse av 18 § 1 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561).

GUSTAF.

Torsten Nilsson.

Förslag
till
Förordning
om ändrad lydelse av 18 § 1 mom. motorfordonsförordningen
den 23 oktober 1936 (nr 561).

Härigenom förordnas, att 18 § 1 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

18 §.

1 mom. Motorfordon må — — — av fordonet.

Körkort utfärdas — — — av lättviktsmotorcykel.

Traktortåg må — — — av automobil.

Utan hinder av vad ovan stadgas må den, som för erhållande av körkort vill förvärva färdighet i körning, äga företaga övningskörning, om han fyllt 18 eller, där övningskörningen sker med motorcykel, 16 år. Den, som företager dylik övningskörning, skall åtföljas av person, som innehar gällande körkort för förande av det slag av fordon övningskörningen avser och som besitter längre tids vana och skicklighet i fråga om körning av sådant fordon; och anses under körningen den sistnämnde såsom förare av fordonet.

Har den, som väl innehar körkort men önskar uppöva sin färdighet i sådan körning, för vilken körkortet gäller, träffat avtal om övningskörning med någon, som enligt vederbörligt tillstånd bedriver yrkesmässig utbildning, varom i 2 mom. förmäles, skall lärare, som enligt avtalet medföljer under sådan körning, anses såsom förare av fordonet.

Övningskörning må äga rum, där framförande av fordon, varmed övningen företages, är tillåtet; dock att polismyndigheten i orten äger att helt eller delvis förbjuda övningskörning å plats, där körningen kan medföra fara för trafiksäkerheten.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling; dock att vad i 18 § 1 mom. femte stycket stadgas icke skall äga tillämpning å övningskörning, som företages på grund av avtal, slutet före förordningens ikraftträdande.

¹ Senaste lydelse, se SFS 1940: 441.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 19 oktober 1945.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, ERLANDER, VOUGT, MYRDAL, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, anför:

I skrivelse den 11 oktober 1944 har *motormännens riksförbund* hemställt om vidtagande av sådan ändring av gällande bestämmelser i motorfordonsförordningen, att det komme att klart framgå, att den som företager övningskörning med motorfordon icke skall anses som förare, om han åtföljes av person, som innehar gällande körkort för förande av det slag av fordon, övningskörningen avser, och som har vederbörligt tillstånd till yrkesmässig utbildning av förare.

Nu gällande bestämmelser i det av förbundet åsyftade ämnet innehållas i 18 § 1 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561), vilket författningsrum enligt förordning den 31 maj 1940, nr 441, är av följande lydelse:

Motorfordon må föras allenast av den, som genom av länsstyrelsen utfärdat tillstånd (*körkort*) berättigats till förande av fordonet.

Körkort utfärdas för förande av automobil, av tyngre motorcykel eller av lättviktsmotorcykel. Körkort, som gäller för förande av automobil, berättigar även till förande av motorcykel samt körkort för tyngre motorcykel även till förande av lättviktsmotorcykel.

Traktortåg må å allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel, ävensom å till farväg nyttjad enskild väg föras allenast av den, som innehar tillstånd till förande av automobil.

Utan hinder av vad ovan stadgas må den, som vill förvärva färdighet i körning av motorfordon, äga företaga övningskörning. Dylik körning må äga rum, där framförande av fordon, varmed övningen företages, är tillåtet; dock att polismyndigheten i orten äger att helt eller delvis förbjuda övningskörning å plats, där körningen kan medföra fara för trafiksäkerheten. Övningskörning må företagas endast av den, som fyllt 18 år, eller, där övningskörningen sker med motorcykel, av den, som fyllt 16 år. Den, som företager övningskörning, skall åtföljas av person, som innehar gällande körkort för förande av det slag av fordon övningskörningen avser och som besitter längre tids vana och skicklighet i fråga om körning med sådant fordon; och anses under körningen den sistnämnde såsom förare av fordonet.

Beträffande innebörden av stadgandet, att under övningskörning läraren skall anses såsom förare, må hänvisas till vad därom anfördes av *1920 års automobilsakkunniga*. De sakkunniga framhöll, att läraren borde vara ansvarig för vad under körningen kunde inträffa samt att med en föreskrift av detta innehåll borde vinnas, att läraren icke förr lämnade eleven tillfälle

att självständigt manövrera automobilen än eleven förvärvat de oundgängligaste kvalifikationerna härför.

Innan jag ingår på innehållet av motormännens riksförbunds framställning, torde jag i korthet böra redogöra för ett av förbundet åberopat rättsfall, vilket refereras i Nytt juridiskt arkiv 1940 sid. 719 ff.

K, som 1927 erhållit körkort men sedan dess icke haft någon övning i att köra bil, beslöt 1938 att skaffa sig utbildning vid en körskola. Han vände sig för ändamålet till D, som jämlikt 18 § 2 mom. motorfordonsförordningen fått tillstånd att mot ersättning bedriva utbildning av bilförare. Vid den första färden, som företogs med K vid ratten i en D tillhörig personbil och med D såsom lärare vid K:s sida, råkade bilen genom K:s förvållande kollidera med en mötande lastbil, varvid D:s bil blev så svårt skadad, att den måste bytas mot en ny. Allmän åklagare yrkade ansvar å K för det denne icke hållit till vänster vid mötet, varjämte D yrkade ersättning av K för uppkomna skador m. m. K invände i huvudsak, att 18 § 1 mom. motorfordonsförordningen borde vara att tillämpa även å den, som hade körkort men i verkligheten icke ägde erforderlig kompetens att köra bil. Vare sig den person, som medföljde bilen för att lämna instruktioner, skulle anses såsom förare enligt motorfordonsförordningens bestämmelser eller icke, borde han i varje fall vara ansvarig för de skador, som under färden kunde uppkomma å övningsbilen. Han hade ju möjlighet att genom vagnskadeförsäkring skydda sig mot denna risk.

Samtliga domstolsinstanser dömde K till ansvar för det han vid tillfället brustit i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingats av omständigheterna, samt funno tillika K vara pliktig att till D utgiva ersättning för denne genom sammanstötningen tillfogad förlust.

Svea hovrätt, i vars utslag Högsta domstolen ej gjorde ändring, yttrade i skadestandsfrågan bland annat, att enär K ensam vållat skadorna å personbilen, samt i målet ifrågakomna avtal ostridigt icke innefattat uttrycklig överenskommelse om att D skulle stå faran för skada som under färden kunde uppkomma å personbilen, och det med hänsyn till omständigheterna i målet ej heller kunde anses hava legat i avtalets natur eller eljest varit mellan K och D förutsatt, att D skulle bära ansvaret för skador som genom K:s vållande kunde under färden uppkomma å personbilen, vore K skyldig att till D gälda full ersättning i huvudsakliga avseenden.

Två justitieråd funno visserligen ej skäl att göra ändring i hovrättens utslag i ansvarsfrågan men ansågo med hänsyn till de omständigheter, under vilka färden företogs, att K, oavsett att han hade körkort, ej kunde anses skyldig att i förhållande till D svara för skada som under färden kunde uppkomma å bilen på grund av K:s bristande färdighet i bilkörning. Ett justitieråd fann den omständigheten i och för sig att K, när färden ägde rum, innehade körkort icke utesluta, att färden företagits såsom övningskörning, under vilken D, på sätt i 18 § 1 mom. sista stycket motorfordonsförordningen sägs, varit att anse såsom bilens förare. Som emellertid vad i målet förekommit icke gäve tillräckligt stöd för antagande att D medföljt

i bilen för att vara lärare vid sådan övningskörning, som i nämnda lagrum avsåges, kunde K icke undgå ansvar och ersättningsskyldighet för det vållande till sammanstötningen, som låge honom till last.

Till stöd för sin framställning åberopar motormännens riksförbund, att utgången av det nyss refererade rättsfallet måste anses mycket otillfredsställande. Det måste, framhåller förbundet, anses i hög grad lofvärt, att en person, som innehade körkort men på grund av bristande övning hade föga färdighet i förande av motorfordon, sökte ernå större skicklighet genom att taga lektioner hos person, som bedreve yrkesmässig utbildning av bilförare. Det kunde väntas att, då motortrafiken efter kriget komme i gång i full utsträckning, åtskilliga lojala och ansvarskännande körkortsinnehavare ville uppöva sina färdigheter i bilkörning genom att taga lektioner, och det borde då vara fullt klart, att övningskörning enligt 18 § motorfordonsförordningen vore tillåten utan risk för ansvar och skadestånd. Förbundet ville till trafiksäkerhetens främjande gärna på lämpligt sätt rikta anmaning till körkortsinnehavare att i mån av behov taga körlektioner, därest det blott kunde anses klart, att dessa körkortsinnehavare icke därigenom ådroge sig risker för ansvar och skadestånd. Därest det skulle kunna anses, att risk kunde föreligga för missbruk av en sådan bestämmelse i detta syfte, som av förbundet föreslagits, ifrågasatte förbundet införande av anmälningsplikt till polismyndighet i samband med träffande av avtal om övningskörning. Förbundet hölle dock för sin del före, att sådan åtgärd icke kunde anses erforderlig och att man borde undvika att belasta allmänheten med dylik anmälningskyldighet.

I ett avgivet utlåtande i en annan fråga, som jag ämnar behandla senare, har *trafikpolisintendenten i Stockholm* berört även det spörsmål, som avses i motormännens riksförbunds framställning. Under framhållande av att det vore antagligt, att många körkortsinnehavare, som icke på flera år fört bil, önskade under sakkunnig lärares ledning uppliva sina kunskaper och färdigheter i fråga om bilkörning samt att en sådan omsorg vore högst vällovlig och förtjänt av uppmuntran, tillstyrker trafikpolisintendenten på det livligaste sådan ändring av 18 § 1 mom. fjärde stycket motorfordonsförordningen, att lärare vid körskola finge under övningskörning anses som förare av fordonet.

1944 års *trafikförfattningssakkunniga* hava i infortrat, den 23 mars 1945 i ärendet avgivet utlåtande anført, såvitt nu är ifråga, följande.

Givetvis måste det väcka betänkligheter om ett stort antal körkortsinnehavare, vilka under krisperioden förlorat sin rutinmässiga körskicklighet, efter krisen utan träning kasta sig ut i trafiken med dess väntande ansvällning. Det synes därför vara anledning att på allt sätt uppmuntra dylika innehavare av körkort, vilka frivilligt önska under sakkunnig persons ledning uppöva sin färdighet i körning. Bland annat torde de böra ha möjlighet att företaga övningskörning under sådana förhållanden att lärare, som medföljer fordonet, anses såsom förare av detsamma. Motivet härför kan givetvis i främsta rummet sökas i de säregna förhållanden, som framkallats av kriget. Det torde emellertid vara anledning att räkna med att det även

under mera normala förhållanden finnes körkortsinnehavare, vilka av en eller annan anledning icke haft tillfälle att på lång tid ägna sig åt körning av motorfordon och som därför, innan de ånyo börja köra, vilja uppöva sina färdigheter. Det synes önskvärt, att även för sådana körkortsinnehavare möjlighet finnes i förevarande avseende.

Efter att hava erinrat om innehållet i nyss refererade rättsfall förklara de sakkunniga sig anse en författningsändring vara erforderlig för att den som innehar körkort skall kunna företaga övningskörning under sådana förhållanden, att annan anses såsom förare av fordonet. De sakkunniga anföra härutinnan följande.

Att generellt medgiva, att den som innehar körkort får företaga övningskörning under enahanda betingelser som den som icke innehar körkort, synes härvid lämpligen icke böra komma ifråga, då härigenom öppnas möjligheter till missbruk exempelvis så till vida att två personer, som båda innehava körkort, vid en gemensam färd i många fall skulle kunna efteråt komma överens om vem av dem som ansvarat för körningen. Den, vars ekonomiska förhållanden föranleda den lägsta dagsboten, skulle sålunda kunna åtaga sig ansvaret för begången trafikförseelse. Om emellertid övningskörningen företages på grund av avtal med någon, som jämlikt bestämmelserna i 18 § 2 mom. motorfordonsförordningen just ägnar sig åt yrkesmässig utbildning, torde motsvarande betänkligheter icke kunna anses vara för handen, och i dylikt fall synes därför medgivande böra kunna lämnas den, som innehar körkort, att företaga övningskörning på annans ansvar.

Ett medgivande som ovan sägs medför emellertid i och för sig icke att ett avtal om övningskörning under ledning av lärare alltid måste anses innefatta jämväl åtagande att läraren skall bära ansvaret för körningen (jfr ovan omförmälda rättsfall). Emellertid synes det ur trafiksäkerhetssynpunkt även som för undvikande av missbruk och tvistigheter vara lämpligt att författningsmässigt fastslå den regel att, då avtal om övningskörning som nyss sagts blivit träffat, läraren skall vid körning, som företages enligt avtalet, anses såsom förare av fordonet.

Vad sålunda av de sakkunniga förordats synes icke böra gälla endast för viss kortare tid. Bestämmelser i ifrågavarande hänseende torde därför ej böra meddelas i form av kristidsförfattning utan genom ändring av 18 § 1 mom. motorfordonsförordningen. Då de förhållanden, som påkallat ändringen, redan äro eller i varje fall under en nära framtid kunna bliva aktuella, synes ändringen icke böra anstå i avbidan på en allmän revision av trafikförfattningarna.

På grund av vad sålunda anförts hava 1944 års trafikförfattningssakkunniga hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om ändring av 18 § 1 mom. motorfordonsförordningen i enlighet med vad de sakkunniga förordat, och hava de sakkunniga vid sitt utlåtande fogat förslag till förordning i ämnet.

I detta sammanhang anser jag mig även böra beröra ett spörsmål, som genom en framställning av *överståthållarämbetet* den 5 februari 1945 bragts under Kungl. Maj:ts prövning, avseende frågan rörande införandet av bestämmelser om förnyad prövning av samtliga före en viss tidpunkt, exempelvis den 1 januari 1940, utfärdade körkort. I sin framställning meddelar *överståthållarämbetet*, att hos ämbetet under hand framförts huvudsakligen följande:

Med hänsyn till den under kriget starkt minskade motorfordonstrafiken, speciellt i vad den avsåge privatbilismen, torde man hava att räkna med att ett avsevärt antal körkortsinnehavare under krigsåren icke haft möjlighet att framföra motorfordon eller i varje fall endast vid mera enstaka tillfällen. Dessa körkortsinnehavare syntes icke längre utan vidare kunna anses vara i besittning av den färdighet att föra motorfordon, som ur trafiksäkerhets-synpunkt obetingat måste fordras av en motorförare. Därest biltrafiken efter krigets slut på grund av åter öppnade importmöjligheter beträffande motorfordon, driv- och smörjmedel samt gummi ånyo skulle komma igång i samma utsträckning som tidigare eller — som vore att förvänta — i än stegrad omfattning, torde man få räkna med att ifrågavarande körkortsinnehavare så snart tillfälle gäves komme att åter sätta sig vid ratten. En dylik så gott som samtidigt uppträdande förekomst i trafiken av ett stort antal sedan årtal tillbaka totalt oövade bilförare måste anses komma att utgöra en oerhörd fara för trafiksäkerheten, ej minst med hänsyn till den sedan krigsutbrottet mångdubbelt ökade cykeltrafiken.

Såsom en möjlig åtgärd i preventivt syfte härvidlag har framhållits införandet av en förnyad prövning av samtliga före en viss tidpunkt, exempelvis den 1 januari 1940, utfärdade körkort. Efter denna tid utfärdade körkort syntes kunna undantagas från dylik prövning, då det torde få antagas, att de, vilka under kriget sökt körkort, som regel även haft mera stadigvarande användning för desamma och alltså kunde presumeras besitta erforderlig körvana.

I anledning av nyss anförda synpunkter, vilka överståthållarämbetet funnit värda att tagas under övervägande, hade ämbetet infordrat yttranden i frågan från polismästaren i Stockholm, länsbesiktningsmannen för Stockholms stad och län samt nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Samtliga dessa hade emellertid förklarat sig anse den föreslagna åtgärden med hänsyn till det stora antalet körkortsinnehavare, som skulle komma att beröras av en dylik omprövning, icke vara praktiskt genomförbar på grund av i första hand administrativa svårigheter. Överståthållarämbetet har för egen del förklarat, att ämbetet med hänsyn till vad sålunda framhållits angående svårigheterna att genomföra det framlagda projektet icke velat väcka något förslag härom men ansett sig böra överlämna yttrandena för Kungl. Maj:ts kännedom.

Ur innehållet av omförmälda yttranden torde böra återgivas följande.

Trafikpolisintendenten i Stockholm framhåller i ett utlåtande, vilket av *polismästaren* åberopas såsom eget yttrande, att en omprövning av i Stockholm före år 1940 utfärdade körkort skulle, på i yttrandet närmare angivna grunder, komma att omfatta cirka 53 000 innehavare av dylika körkort. En omprövning av dessa i form av intyg, såsom i vissa fall förutsatts, skulle erfarenhetsmässigt bliva i hög grad otillförlitlig. Innehavare av dylika körkort funnes utspridda över hela landet, varför körkort i betydande utsträckning komme att insändas postledes jämte intyg. Särskilt i sådana fall komme även eventuellt erforderliga utredningar och kompletteringar att bliva besvärliga och tidsödande. I många fall kunde säkerligen körkortsinnehavarna icke vara utan sina kort under så lång tid som krävdes för ärendets prövning i poliskammaren, vilket komme att medföra särskilda olägenheter. Under alla förhållanden torde krävas detaljerade föreskrifter om vilka fordringar som

skulle ställas på en körkortsinnehavare för att han skulle få anses besitta erforderlig vana att i fortsättningen föra motorfordon och om vilka intygs-givare eller vilken annan bevisning härom, som finge godtagas. I fråga om de körkortsinnehavare, som icke kunde förebbringa sådant bevis, som nyss sagts, och som följaktligen måste avlägga nytt prov inför besiktningsman, därest de efter viss dag önskade begagna sig av körkortet, kunde anmärkas, att det största antal körkort, som något år (1938) utfärdats av överståthållar-ämbetet, uppginge till 5 652. Man hade anledning räkna med att vid inträdande fred ett stort antal personer, som icke innehade körkort, komme att söka sådana och att dessutom ett stort antal motorfordon komme att nyregistreras och besiktigas, vilka båda omständigheter komme att medföra stark arbetsbelastning för såväl besiktningsmännen och poliskammaren som körskolorna. Att härtill under en relativt kort tid omhändertaga tiotusentals tidigare utfärdade körkort förefölle närmast omöjligt. Kostnaderna för avsedd omprövning skulle också bliva betydande. — Vad som bruste hos de motorfordonsförare, som under flera år icke fört motorfordon, vore kör-rutinen och bekantskapen — från bilistens sida — med den under kriget framkomna väldiga cykeltrafiken. I gengäld hade dessa bilister, i motsats till dem som börjat köra först under kriget med dess starkt decimerade bil-trafik, tidigare deltagit i förkrigstidens stora biltrafik och därigenom kanske mera än de senare bibringats ansvars känsla och förståelse för trafiksäker-hetens krav på försiktighet och hänsyn. Man vågade måhända räkna med att nämnda omständigheter skulle i väsentlig mån uppväga den bristande körvanan hos de i trafiken nytillkommande äldre bilisterna. Det syntes i varje fall tveklöst, om mycket kunde vara att vinna genom en omprövning för besiktningsman i det forcerade tempo, som här måste bliva nödvändigt. En stark övervakning av trafiken från polisens sida och en intensiv säker-hetsprogaganda under myndigheternas medverkan torde däremot vara i hög grad ägnade att motverka olycksriskerna under trafikens kritiska återhämt-ningstid. Såsom en särskild åtgärd torde framdeles kunna övervägas att under viss tid införa en allmän hastighetsinskränkning för fordonstrafiken.

På grund av sålunda anförda synpunkter samt särskilt med hänsyn till svårigheterna att praktiskt genomföra den ifrågasatta omprövningen av kör-kortsinnehavarna och de med en sådan prövning förenade stora kostnaderna anser sig trafikpolisintendenten icke kunna tillstyrka införandet av författ-ningsföreskrifter härom.

Även länsbesiktningsmannen för Stockholms stad och län framför i huvudsak liknande synpunkter.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande beräknar för sin del att den ifrågasatta omprövningen av körkortsinnehavare skulle komma att omfatta cirka 400 000 sådana. Då antalet bilbesiktningsmän vore något över 60, kunde man utgå från att dessa icke kunde åtaga sig en dylik ompröv-ning, vilken, även om besiktningsmännens antal utökades, måste draga en orimligt lång tid. Även om man, såsom ifrågasatts, låte landets bilskolor utnyttjas vid omprövning av körkortsinnehavare, skulle detta tillskott sanno-

likt icke bliva tillräckligt. Även kostnaderna skulle bliva betydande. Om man räknade med exempelvis 10 kronor per körkortsinnehavare, skulle kostnaden belöpa sig sammanlagt till omkring fyra miljoner kronor, vartill i många fall komme kostnad för erforderliga läkarintyg och för eventuell förundervisning.

Inför dessa administrativa och ekonomiska svårigheter att genomföra en obligatorisk omprövning av körkortsinnehavarna har nationalföreningen, med hänsyn till önskvärldheten ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt av att en sådan åtgärd komme till stånd, föreslagit en annan utväg, nämligen att söka förmå bilisterna att frivilligt underkasta sig, icke en förnyad omprövning för körkortsinnehavarna, utan en komplettering och förnyelse av sina kunskaper i hithörande frågor genom en enkel eller, om så finnes erforderligt, något mera omfattande kurs hos bilskolorna. Efter förhandlingar med representanter för Sveriges bilskolors riksförbund hade det framgått, att en mindre sådan kurs skulle över hela landet kunna rationellt ordnas för en kostnad av 10 kronor och en något mera omfattande kurs för 25 kronor. För den händelse framställning om obligatorisk omprövning för körkortsinnehavare icke vunne Kungl. Maj:ts bifall, hade nationalföreningen för avsikt att fullfölja den sålunda angivna planen för att därmed söka förebygga den stegring av trafikolyckor, som kunde väntas bliva en följd av återgången till fredsmässiga trafikförhållanden.

1944 års trafikförfattningssakkunniga ha i nu förevarande del anslutit sig till de synpunkter, som framförts mot genomförande av bestämmelser om omprövning av vissa nu gällande körkort. De sakkunniga hemställa, att handlingarna i denna del icke måtte föranleda någon åtgärd.

Vad angår frågan om eventuellt införande under viss tid av allmän hastighetsbegränsning, anse de sakkunniga bestämmelser i dylikt hänseende böra ställas på framtiden, då utvecklingen av trafiken efter krisen ännu icke kunde med någon säkerhet bedömas.

Den återgång till mera normala förhållanden inom motortrafikens område, som nu efter krigets upphörande kan förväntas, kommer givetvis att ställa myndigheter och trafikutövare av olika kategorier inför stora problem. Åtgärder av skilda slag för att söka förebygga de risker för trafiksäkerheten, som förutses uppkomma i samband med den väntade ansvällningen av trafiken, hava i olika sammanhang dryftats. Det torde få erinras, att vissa förslag i sådant avseende torde kunna förväntas även såsom följd av de utredningsuppdrag, som Kungl. Maj:t lämnat dels 1944 års trafikförfattningssakkunniga, vilka hava till uppgift att verkställa utredning och avgiva förslag i fråga om revision av vissa författningar på trafikväsendets område, och dels 1945 års trafiksäkerhetskommitté, i vars uppdrag ingår att biträda med utredning rörande möjligheterna att genom lämplig upplysningsverksamhet m. m. höja den allmänna trafiksäkerheten och åstadkomma en bättre trafikkultur.

Det spörsmål, som vid ett övervägande av nyss refererade framställningar

*Departement
chefen.*

har den största räckvidden, är frågan om lämpligheten av en obligatorisk omprövning av körskickligheten hos åtminstone vissa kategorier körkorts-innehavare. Genom utredningen i ärendet torde emellertid få anses ådagalagt, att en sådan omprövning icke är praktiskt genomförbar med hänsyn å ena sidan till det mycket stora antal körkortsinnehavare, som även därest omprövningen starkt begränsades skulle komma att beröras därav, och å andra sidan till det jämförelsevis ringa antal befattningshavare, på vilka omprövningen skulle ankomma. Sannolikt torde ej heller kostnaderna för en dylik omprövning komma att stå i rimlig proportion till den minskning av antalet trafikolyckor, som kunde därav förväntas. Ett spörsmål, som i och för sig kunde påkalla en mera ingående granskning, är frågan om obligatorisk omprövning av körförmågan hos sådana körkortsinnehavare, som uppnått en viss högre levnadsålder eller vilkas körkort utfärdats för så lång tid sedan, att den då genomgångna läkarundersökningen icke längre kan anses vägledande för ett bedömande av vederbörandes förmåga att framföra motorfordon; men som denna fråga icke är aktuell allenast på grund av nu föreliggande förhållanden utan bör prövas i ett större sammanhang, har jag icke ansett mig böra här närmare ingå på densamma. I likhet med samtliga i ärendet hörda myndigheter anser jag mig på sålunda anförda skäl icke böra för närvarande förorda åtgärder för en obligatorisk omprövning av utfärdade körkort. Huvudvikten i fråga om åtgärder i syfte att i samband med övergången till normala trafikförhållanden söka minska antalet trafikolyckor bör i stället enligt min mening läggas dels vid en ökad propaganda för varsamhet — i samband varmed även frågan om det allmännas stöd för anordnande av frivilliga kurser i körkunskap bör tagas under omprövning — och dels vid en skärpt övervakning av trafiken. Ej heller finner jag anledning föreligga att för närvarande förorda någon sådan allmän hastighetsbegränsning av motorfordon under en övergångsperiod, som ifrågasatts såsom en alternativ åtgärd i detta sammanhang. Emellertid torde, med hänsyn till den stora betydelsen av det beslut, som kan komma att fattas beträffande dessa frågor, riksdagen böra beredas tillfälle att uttala sig däri, innan definitivt avgörande träffas.

I jämförelse med de omfattande spörsmål, som sålunda berörts eller som äro föremål för nyss omförmälda båda sakkunnigutredningars behandling, är den fråga, som i detta sammanhang först upptagits, nämligen frågan om viss ändring av 18 § 1 mom. motorfordonsförordningen, av mindre betydelse. Då emellertid genom vad i ärendet förekommit synes ådagalagt, att ett frivilligt genomgående av utbildningskurser i körkunskap skulle kunna befrämjas genom viss ändring av nämnda författningsrum, har jag ansett frågan om lämpligheten av en sådan ändring böra redan nu upptagas till prövning.

Såsom från olika håll framhållits, måste det anses utgöra ett allmänt intresse att innehavare av körkort genom en förnyad kurs i körteknik återhämta den färdighet i bilkörning, som eventuellt gått förlorad på grund av bristande övning. Enligt 18 § 1 mom. motorfordonsförordningen skall den som handleder övningskörning — icke eleven — därunder anses såsom

förare av fordonet. I det förut refererade rättsfallet blev emellertid en person, som företagit övningskörning för att göra sig mera kvalificerad för det körkort som han redan innehade, betraktad såsom fordonets förare och till följd därav dömd till ansvar och skadestånd.

I likhet med samtliga dem som härom uttalat sig i ärendet finner jag önskvärt, att ifrågavarande författningsbestämmelse på det sätt kompletteras, att därav tydligt framgår att den, som redan innehar körkort, under genomgående av utbildningskurs för förbättrande av sin körduglighet jämföras med den, som genomgår utbildning för erhållande av körkort. Emellertid måste, såsom 1944 års trafikförfattningssakkunniga erinrat, vissa begränsningar vidtagas för att förhindra missbruk av en bestämmelse i dylikt syfte. En obegränsad överflyttning av ansvaret för trafikolyckor på den, som uppgives vara lärare för en vid ratten sittande person, skulle kunna leda till, att två eller flera körkortsinnehavare genom överenskommelse förlade ansvaret för en trafikolycka, som inträffat under en av dem företagen gemensam färd, på den av dem som ansvaret kunde förutsättas komma att lindrigast drabba. Den bestämmelse, som trafikförfattningssakkunniga i detta syfte föreslagit, nämligen att övningskörningen skall hava företagits på grund av avtal med någon, som jämlikt 18 § 2 mom. motorfordonsförordningen ägnar sig åt yrkesmässig utbildning, torde emellertid vara tillräcklig för att förebygga de risker, som eljest skulle kunna uppkomma i nyss angivna avseende.

De sålunda ifrågasatta bestämmelserna böra träda i kraft snarast möjligt efter utfärdandet av författningar i ämnet men böra icke äga tillämpning å övningskörning, som företages på grund av avtal, slutet före ikraftträdandet. Ett sådant avtal måste nämligen antagas hava ingåtts under den förutsättningen, att ansvaret för körningen skall åvila eleven, och den avtalade ersättningen kan hava bestämts med hänsyn härtill.

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet utarbetats ett förslag till *förordning om ändrad lydelse av 18 § 1 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561)*.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte besluta

att inhämta riksdagens yttrande över ifrågavarande författningsförslag.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.
