

Nr 21

Utlåtande i anledning av motion om översyn av vägtrafikförordningens bestämmelser rörande minderårigs rätt att framföra traktor å allmän väg.

Tredje lagutskottet har behandlat en i riksdagens andra kammare av herr *Ekström* i Iggesund *m. fl.* väckt och till lagutskott hänvisad motion, nr 19.

I motionen hemställes »att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t hemställa om en översyn av vägtrafikförordningens bestämmelser rörande minderårigs rätt att framföra traktor å allmän väg».

För det närmare innehållet i motionen redogöres nedan.

Över motionen har i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver utlåtanden inhämtats från Svea hovrätt, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens trafiksäkerhetsråd. På begäran av utskottet har yttranden därjämte avgivits av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Sveriges lantbruksförbund och Riksförbundet landsbygdens folk (RLF).

Inledning

Gällande bestämmelser

Med *traktor* förstås i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller arbetsredskap, och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 km/tim samt endast med svårighet kan ändras till högre hastighet (1 § 2 mom.). Med *motorredskap* menas ett motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom arbetsredskap. Vidkommande högsta medgivna hastighet för sådant redskap uppställs samma krav som för traktor.

Den allmänna bestämmelsen om *förare av fordon* återfinnes i 28 § 1 mom. Där anges att fordon — vilket begrepp jämlikt 1 § 1 mom. samma förordning inbegriper bl. a. traktorer och motorredskap — inte på väg får föras av någon som på grund av sjukdom, uttrötning, påverkan av starka drycker m. m. eller eljest saknar nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra fordonet. — Med väg avses i förordningen allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsl, samt enskild väg, som nyttjas till farväg, därvid också körled avsedd bara för samfärdsl vintertid inbegripes (1 § 1 mom.).

Bihang till riksdagens protokoll 1962. 9 saml. 3 avd. Nr 21

I 29 § vägtrafikförordningen föreskrives, såvitt nu är i fråga, att med gummihjul försedd traktor får framföras på väg bara av den som innehar vederbörligt *körkort*. Dock erfordras inte körkort, om förandet sker tillfälligt kortare sträcka vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

Körkort utfärdas för bil, för motorcykel och för traktor. Körkort för bil och motorcykel gäller också för traktor (29 § 2 mom.). Körkort för traktor kan enligt samma författningsrum erhållas vid 16 eller — om särskilda skäl är därtill — 15 års ålder. I fråga om traktorkörkort uppställs lägre kompetenskrav för föraren än vad som gäller med avseende å övriga slag av körkort. För godkänt förarprov för traktor kräves således enligt 31 § 4 mom. allenast att sökanden efter skriftligt och muntligt förhör befunnits ha nödiga insikter om gällande trafikföreskrifter samt om den verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt, som trötthetstillstånd och alkoholhaltiga drycker medför på den mänskliga organismen (jfr beträffande motsvarande krav för andra slag av körkort 3 mom. i samma författningsrum).

För förande av andra traktorer än sådana, som är försedda med gummihjul, liksom av motorredskap uppställs inga krav på körkort.

Här redovisade bestämmelser innebär alltså bl. a. att ett barn, oberoende av ålder, har rätt att utan körkort tillfälligt och på kortare sträckor i samband med jordbruk o. d. framföra gummihjulstraktor på väg, under villkor bara att barnet inte exempelvis till följd av sin låga ålder kan anses sakna de nödvändiga förutsättningarna för förandet. Beträffande andra slag av traktorer och beträffande motorredskap inskränkes rätten att framföra respektive fordon på väg bara av den sist angivna förutsättningen.

Om föraren av ett fordon saknar nödiga förutsättningar att på betryggande sätt föra fordonet, ifrågakommer ansvar för *vårdslöshet i trafik* jämlikt 1 § *lagen den 28 september 1951 om straff för vissa trafikbrott*. Häri angives att vägtrafikant, som brister i den omsorg och varsamhet, vilken till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, dömes för vårdslöshet i trafik, om inte oaktsamheten är ringa. Påföljden är dagsböter eller fängelse. Har någon vid förande av bl. a. traktor eller motorredskap ådagalagt grov oaktsamhet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv, dömes han jämlikt andra stycket samma lagrum för *grov vårdslöshet i trafik*. På detta brott kan straffarbete följa. Grov vårdslöshet bestraffas alltså också om fordonet förts annorstädes än på väg. — Har färd med gummihjulstraktor företagits längre sträcka eller för annat än de förut nämnda ändamålen, är detta att anse som *olovlig körning* enligt 3 § trafikbrottslagen. Påföljden är dagsböter, eller, om brottet är grovt, jämväl fängelse. Om någon tillåter annan att föra körkortspliktigt fordon utan att denne är därtill genom körkort berättigad straffes jämväl den förre med dagsböter (3 § tredje stycket).

En annars straffbar gärning är enligt 5 kap. 1 § *allmänna strafflagen*

strafflös, om den begås av barn, innan det fyllt 15 år. I detta fall kan emellertid för andra personer — föräldrarna eller den som eljest tillåtit barnet att köra — uppkomma fråga om ansvar för anstiftan eller medhjälp till förseelsen (SL 3:4).

Ytterligare må anmärkas att, jämlikt *kungörelsen den 6 maj 1949 (nr 209) om förbud att använda minderårig till vissa farliga arbeten*, barn under 16 års ålder inte må sättas att föra traktor eller motorredskap. Detta förbud, som straffsanktionerats i kungörelsen, gäller dock bara barn som är arbetstagare i gällande arbetarskyddslagstiftnings mening, alltså exempelvis inte familjemedlemmar som sysselsättes i jordbruk.

Vidare kan omnämnas att arbetarskyddsstyrelsen den 10 april 1958 föreskrivit, att nya traktorer skall förses med anordning, som skyddar föraren vid omkullkörning.

Tillkomsten av bestämmelserna i vägtrafikförordningen

Förarfrågan

Enligt den före 1951 års vägtrafikförordning gällande *motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936* krävdes inte körkort för förande av traktor i annat fall än då till traktorn kopplats släpfordon, d. v. s. då fråga var om traktortåg. Sådant fick föras på väg endast av den som innehade körkort för bil (18 §).

1945 års trafiksäkerhetskommitté förordade körkortstväng för samma slag av fordon och fordonståg, som enligt motorfordonsförordningen var körkortspliktiga.

1944 års trafikförfattningssakkunniga föreslog körkortsplikt för traktor och motorredskap, dock allenast såvitt angick färd på väg. Körkort skulle utfärdas för bil, för motorcykel eller för traktor och motorredskap. Körkort för bil skulle gälla för alla slag av motordrivna fordon. Körkort för motorcykel skulle även giva rätt att föra traktor och motorredskap. Traktortåg skulle på väg få föras endast av den, som innehade körkort för bil. Minimiåldern för erhållande av körkort skulle vara 18 år beträffande bil och 16 år beträffande motorcykel samt traktor och motorredskap. Körkort för motorcykel skulle dock, om föraren ej fyllt 18 år, gälla endast för lätt motorcykel, traktor och motorredskap.

I *propositionen nr 30 år 1951*, varigenom riksdagens yttrande begärdes över förslag till vägtrafikförordning, slopades motorfordonsförordningens krav på innehav av bilkörkort för rätt att föra traktortåg. Det av 1944 års trafikförfattningssakkunniga föreslagna kravet på körkort för traktor och motorredskap upptogs inte i propositionen.

I två i anledning av propositionen väckta likalydande *motioner, I: 302* och *II: 401*, föreslogs skyldighet för den, som förde traktor på väg, att inneha körkort för bil.

I två andra, likaledes i anledning av propositionen väckta, likalydande *motioner*, I: 319 och II: 418, hemställdes att körkortsplikt måtte införas för den, som använde traktor för färd utanför brukningsenhet.

Andra lagutskottet, som behandlade propositionen och motionerna i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 30 år 1951, berörde till en början frågan om gummihjulstraktorernas trafikfarlighet och anförde härutinnan bl. a. följande.

De senaste årens utveckling har visat, att gummihjulstraktorerna öka hastigt i antal samt i allt större omfattning utnyttjas för egentlig vägtrafik. Vidare kan man iakttaga en fortgående ökning av dessa traktorers konstruktiva hastighet. Slutligen pekar statistiken på en oavlättlig stegring av antalet olyckor i traktortrafik. Dessa omständigheter synas berättiga till den slutsatsen, att man numera har att räkna med en betydligt ökad typisk trafikfarlighet hos gummihjulstraktorerna. Det är all anledning att förmoda, att — såvitt angår dessa traktorers antal, konstruktiva hastighet och utnyttjande för egentlig vägtrafik — den nu inledda utvecklingen kommer att fortsätta. Detta medför, att man även för framtiden kan påräkna en ökning av gummihjulstraktorernas trafikfarlighet.

Dessa förhållanden ha återopats som ett viktigt skäl för att i propositionen föreslagits registreringsplikt bl. a. för gummihjulstraktorer. Av samma skäl har i propositionen upptagits, att sådana traktorer skola föras in under automobilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen.

Utskottet anser denna skärpta reglering berättigad. Samma skäl som påkalla denna synas emellertid tala för en skärpning också av kraven på förare av gummihjulstraktor.

Vidare anförde utskottet, att man borde ha garanti från vissa angivna synpunkter för att förare av gummihjulstraktor vore lämplig som förare och ägde kännedom om vissa angivna förhållanden. En sådan garanti torde enligt utskottet knappast kunna vinnas med mindre man införde körkortstväng för förare av gummihjulstraktor. Den typiska trafikfarligheten vore emellertid, uttalade utskottet vidare, givetvis mindre hos gummihjulstraktorer än hos motorfordon med dessas höga konstruktiva hastighet. Fordringarna för traktorkörkort kunde därför ställas lägre än för bil- eller motorcykelkörkort.

I fråga om körkortsåldern uttalade utskottet, att denna i princip borde bestämmas till 16 år. Vidare anförde utskottet bl. a. följande.

Emellertid skulle särskilt för jordbrukets vidkommande ej sällan väsentliga fördelar vinnas, om möjlighet beredes att vinna behörighet som traktorförare redan före 16-årsåldern. Så skulle det exempelvis för en jordbrukare, som har svårt att skaffa vuxen arbetskraft, kunna vara av stort värde, om hemmavarande barn finge börja med traktorkörslor redan vid 15 års ålder. Om en regel, som öppnar sådan möjlighet, tillämpas restriktivt, d. v. s. endast då särskilda skäl föreligga, torde ur trafiksäkerhetsynpunkt knappast några bärande invändningar kunna resas däremot. På grund härav torde böra föreskrivas, att om särskilda skäl därtill äro, körkort för gummihjulstraktor må meddelas även den, som fyllt 15 år.

Hänsynen särskilt till jordbrukets behov torde emellertid, fortsatte utskottet, kräva att från körkortsplikt undantoges tillfällig, kortare färd med gummihjulstraktor till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål. För längre färd torde sådant undantag enligt utskottet icke böra stadgas, även om färden vore av tillfällig art.

I fråga om band- eller järnhjulstraktorer eller motorredskap syntes enligt utskottet körkortsplikt icke vara påkallad.

I den sedermera utfärdade 1951 års vägtrafikförordning fick bestämmelserna den utformning, som framgår av den ovan i detta utlåtande lämnade redogörelsen för gällande bestämmelser.

Frågan om det allmänna lämplighetskravet

1944 års trafikförordningssakkunniga lämnade i sitt betänkande ingen förklaring rörande den närmare innebörden av det nu i 28 § vägtrafikförordningen förekommande uttrycket »eljest saknar nödiga förutsättningar»; förarens ålder och därmed förbundna omständigheter berördes inte. Den detalj behandlades inte heller under de fortsatta förarbetena till förordningen.

Länsstyrelsens i Skaraborgs län framställning den 29 november 1955

I underdånig skrivelse den 29 november 1955 gjorde länsstyrelsen i Skaraborgs län hos Kungl. Maj:t en med den i nu förevarande motion överensstämmande hemställan. I skrivelsen — föranledd av en inom länet inträffad dikeskörning med traktor, vid vilken den 13-årige föraren dödats — hänvisades å ena sidan särskilt till traktorers svårmanövrerbarhet och å andra sidan till arbetskraftsläget inom jordbruket.

På Kungl. Maj:ts uppdrag avgav väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd och 1953 års trafiksäkerhetsutredning yttrande över framställningen. Remissinstanserna fann olyckor av berörd art vara så sällsynta att de, i betraktande av den nackdel som skulle vara förbunden med ett avstående från jordbrukarungdomens arbetskraft, inte i dåläget borde medföra skärpning av de i här förevarande avseende gällande bestämmelserna. Trafiksäkerhetsutredningen anförde härvid också att intresseavvägningar av liknande art också i övrigt förekom i trafiklagstiftningen. Utredningen pekade i det hänseendet på bl. a. de risker, för vilka barn är utsatta under färd med cykel. Barnets behov av att kunna använda cykel, exempelvis för färd till och från skolan, hade här bedömts så stort, att man inte lämpligen ansett sig kunna förbjuda barn att cykla.

I resolution den 30 januari 1959 fann Kungl. Maj:t framställningen inte föranleda annan åtgärd än att ett av remissvaren skulle överlämnas till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande för kännedom; därmed avsågs att framhålla önskvärdheten av en upplysningskampanj med

syfte i första hand att klargöra riskerna med minderåriga passagerare på traktorer eller därtill kopplade fordon.

Motion vid 1956 års riksdag

I en vid 1956 års riksdag väckt *motion, II: 16*, hemställdes »att riksdagen måtte, med anledning av olyckor som inträffa då barn tjänstgöra som traktorförare, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om översyn av bestämmelserna angående minderårigas rätt att föra traktorer».

Andra lagutskottet erinrade i sitt av riksdagen godkända utlåtande, nr 6, över motionen bl. a. om att länsstyrelsens i Skaraborgs län ovan berörda framställning var föremål för övervägande inom 1953 års trafiksäkerhetsutredning. Under hänvisning till det läge, vari den förevarande frågan alltså befann sig, hemställde utskottet att motionen icke skulle föranleda någon riksdagens åtgärd.

Motionens närmare innehåll

Efter redogörelse för de i huvudsak gällande bestämmelserna på området, sägs i motionen:

Av det ovan anförda framgår, att möjlighet f. n. finnes att hindra eller beivra minderårigs förande av traktor på allmän väg enligt gällande rätt. Av ett uppmärksammat fall, där först vederbörande häradsrätt givit ett friande utslag medan däremot hovrätten dömt till ansvar, synes framgå att vägtrafikförordningens utformning på denna punkt icke kan anses vara tillfredsställande. I det här åberopade fallet hade en sex års pojke kört en 10,5 tons bandtraktor under ett flertal timmar och även tillåtits att föra traktorn vid schaktningsarbeten vid planeringen av en idrottsplats. Pojken ansågs kunna manövrera traktorn lika bra som en vuxen, och efter avslutat arbete tilläts han att själv köra traktorn efter allmän väg. Hans fader och en äldre broder hade därvid åkt före i en personbil. Åtal följde, och vid rättegången framkom, att sexåringen även tidigare kört faderns traktor vid flera tillfällen. Bl. a. hade en gång en femårig flicka medföljt som passagerare vid förarplatsen.

I sitt utslag anförde häradsrätten att man visserligen ansåg det timade olämpligt, men att man likväl med hänsyn till den gällande lagstiftningen icke ansåg sig kunna bifalla åklagarens yrkande om straff för pojkens fader och en äldre broder som deltagit vid tillfället. Häradsrätten stödde sitt utslag på 28 § vägtrafikförordningens bestämmelser. Det hade nämligen omvitnats, att pojken icke »saknade nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra fordonet».

Åklagaren överklagade emellertid domen, och med ändring av underrättens frikännande utslag dömde sedermera vederbörande hovrätt såväl fadern som den äldre sonen till bötesstraff, enär man fann de föreliggande omständigheterna vara sådana, att båda gjort sig skyldiga till vårdslöshet i trafik.¹ I detta sammanhang bör även erinras om flera inträffade fall där olyckor uppstått vid minderårigs förande av traktor.

¹ Här må anmärkas att den gärning, för vilken hovrätten fällde de tilltalade till ansvar, var *medhjälp till vårdslöshet i trafik*.

Motionärerna angiver avslutningsvis att det synes uppenbart att vägtrafikförordningens bestämmelser på denna punkt bör erhålla en annan utformning.

Remissyttrandena

Utredning av de här förevarande frågorna tillstyrkes av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *trafiksäkerhetsrådet* och *NTF*, medan *Svea hovrätt*, *Lantbruksförbundet* och *RLF* avstyrker bifall till motionen.

Svea hovrätt återger i sitt utlåtande huvuddragen av det utav motionärerna omtalade rättsfallet och anger i den delen följande:

Att motionärerna nu funnit frågan påkalla ny uppmärksamhet, sammanhänger med en senare inträffad händelse, som ledde till att två myndiga personer åtalades för medhjälp till vårdslöshet i trafik. Därvid lades dem till last, att de låtit en sexårig gosse — son respektive broder till de tilltalade — ensam framföra en större traktor på vägar mellan arbetsplats och bostad, genom vilket framförande gossen med hänsyn till hans ringa ålder samt därav följande bristfälliga omdömes- och körförmåga påstods ha åsidosatt tillbörlig varsamhet. Enär traktorn var banddriven, uppkom i målet icke fråga om körkortskravets innebörd; endast tillämpligheten av det allmänna lämplighetsstadgandet i 28 § vägtrafikförordningen var föremål för prövning. Vederbörande häradsrätt, som fann utrett dels att gossen tidigare fört traktorn ensam ett femtiotal timmar dels att traktorn varit lätt att köra dels ock att de tilltalade från en personbil övervakat de med åtalet avsedda färderna, ogillade åtalen. Svea hovrätt, vars dom (nr VI: B 224/1961) vann laga kraft, ansåg däremot, att gossen på grund av sin ungdom icke kunde förväntas bemästra alla på en allmänneligen befaren väg uppkommande trafiksituationer och att övervakningen icke varit tillfyllest, samt biföll åklagarens talan.

Hovrätten påvisar — i likhet med vad 1953 års trafiksäkerhetsutredning tidigare gjort (ovan s. 5) — parallellen mellan tillåtande av å ena sidan att barn kör traktor och å andra sidan att de färdas på cykel på väg.

Hovrätten anför härefter följande:

Vad traktorerna beträffar, finner hovrätten för sin del, att den såvitt känt sparsamma förekomsten av olycksfall av beskriven art, i och för sig djupt beklagliga, icke kan undanskynna hänsynen till näringslivets möjligheter att praktiskt utnyttja dessa fordon. Körkortstvang i stil med vad trafikförfattningssakkunniga på sin tid föreslogo, synes alltså för närvarande icke böra ifrågakomma. Införande av ytterligare en åldersgräns för rätten att föra traktor torde icke komma att bilda någon tillfredsställande grund för framtida avgöranden. Fastmera torde åt domstolarna kunna överlätas att även framdeles tolka gällande bestämmelser — särskilt begreppet »nödiga förutsättningar» i 28 § vägtrafikförordningen — på sätt som tillgodoser alla legitima intressen. I fråga om sagda paragrafs uttröttningsrekvisit har visserligen i praxis (NJÄ I 1960 s. 18) hävdats, att enbart förekomsten av vissa allmänna omständigheter — lång avsaknad av sömn — som erfarenhets-

mässigt leda till uttröttning, ej utgöra fullt bevis om olämplighetsgrundande trötthet i det särskilda fallet utan att därför fordras utredning om faktiska trötthetssymtom hos den tilltalade. Motsvarande krav torde dock ej alltid behöva uppställas beträffande det åldersrekvisit, som hovrätten i sin ovan refererade dom ansett inbegripet i paragrafen; uppenbart är nämligen att åldern måste redan i och för sig i de yngsta åldersgrupperna spela en avgörande roll.

Hovrätten vill sålunda förorda, att åtminstone för närvarande ingen lagstiftningsåtgärd vidtages utan att frågan får från fall till fall avgöras i rättstillämpningen.

Lantbruksförbundet uttalar till en början att förbundet finner det olämpligt att barn i den *lägre* skolåldern tillåtes köra traktor på allmän väg även om att sådana tilltag bör beivras. Förbundet påpekar att detta emellertid — såsom framgår av det utav motionärerna omtalade rättsfallet — redan kan ske med stöd av 1 § trafikbrottslagen.

Förbundet anför härefter följande:

Genom den föreslagna översynen av vägtrafikförordningen åsyftar motionärerna tydligen att få till stånd en ändring av förordningens 29 §, i vilken bl. a. stadgas vissa undantag från krav på körkortsinnehav för förande av traktor på väg. Bestämmelsen innebär att person som saknar körkort — således även minderårig — tillåtes föra traktor kortare sträcka på väg vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor etc. Bestämmelsen är av stor betydelse för jordbruket. Barn i den *högre* skolåldern hjälper ofta till som traktorförare på föräldrarnas jordbruk, och deras arbetsinsats är därvid oftast lika med en vuxen persons. I synnerhet under arbetstopparna vid sådd och skörd är denna hjälp mycket värdefull med hänsyn till den brist på arbetskraft, som merendels föreligger vid dessa tillfällen. Under arbetet kan det emellertid många gånger vara nödvändigt att köra en kortare sträcka på väg — även allmän väg — exempelvis vid förflyttning från ett fält till ett annat. Skulle detta bli otillåtligt för minderåriga kommer deras möjligheter att hjälpa till att bli starkt inskränkt.

Vägtrafikförordningens nuvarande bestämmelser i detta stycke anser förbundet väl avvägda. Då, som tidigare anförts, möjlighet finnes att med tillämpning av annat lagrum beivra missbruk av undantagsbestämmelsen avstyrker förbundet motionärernas förslag om översyn av vägtrafikförordningens bestämmelser rörande minderårigs rätt att framföra traktor å allmän väg.

RLF anför i huvudsak samma synpunkter som lantbruksförbundet.

Även *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* berör i sitt yttrande det av motionärerna omtalade rättsfallet och anför i denna del:

Det vill synas som om häradsrätten i sin tolkning av begreppet »nödiga förutsättningar» huvudsakligen beaktat pojksens färdighet i vad avser det manuella handhavandet av fordonets manöverorgan. Enligt styrelsens åsikt bör »nödiga förutsättningar» även innebära den allmänna mognad som krävs för att på ett betryggande sätt kunna uppträda i trafiken. Med den omfattning som trafiken nu har och de hastigheter, som allmänt förekommer, torde kraven på sådan mognad med fog kunna ställas ganska höga.

Även om hovrättens fällande dom synes ha givit de berörda bestämmelserna en viss stadga, torde det kunna ifrågasättas om inte kravet på körkort — trots de olägenheter detta kan medföra med avseende på jordbrukets arbetskraftsförhållanden — borde utvidgas att gälla utan undantag på alla allmänna vägar.

I sammanhanget tar styrelsen även upp frågan om krav på körkort för den, som framför vissa fordon av typen motorredskap. Styrelsen anger att det blivit allt vanligare med sådana fordon såsom kranbilar, gaffeltruckar och diverse lastningsmaskiner, vilka i många fall har 10 å 20 tons vikt och för vilkas framförande körkort ej erfordras.

Styrelsen anser att den av motionärerna upptagna frågan med tanke på dels trafikens tillväxt och dels att frågan även berör fordon av typen motorredskap är av sådan vikt att den bör bli föremål för utredning.

NTF anger som sin åsikt att minderåriga över huvud taget inte bör äga rätt att föra gummihjulsförsedd traktor på väg, i vart fall inte innan de uppnått 15 års ålder och därmed har rätt att föra moped. Föreningen anser vidare att den, som inte fyllt 15 år, inte heller bör äga rätt att föra andra slags traktorer eller motorredskap på väg. Redan det förhållandet att traktorer, gummihjulsförsedda eller ej, samt motorredskap får föras på väg av *icke* minderåriga, som saknar körkort, är enligt NTF anledning nog till översyn av gällande bestämmelser. En utredning bör alltså avse jämväl dessa frågor.

Trafiksäkerhetsrådet tar till behandling upp bl. a. det förhållandet att för erhållande av körkort för traktor uppställs lägre kompetenskrav än för bil- och motorcykelkörkort. Rådet anför följande:

I motsats till vad som gäller beträffande förarprov för bil eller motorcykel må jämlikt 31 § nämnda förordning förarprov för traktor godkännas utan att föraren behöver besitta ur trafiksäkerhetssynpunkt erforderlig körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga, äga för brukandet erforderlig kännedom om det slag av motorfordon, varom fråga är, äga kunskaper om de särskilda risker, som äro förenade med omkörning, färd över järnvägskorsning, passerande av barn som uppehålla sig på eller invid vägen, körning under mörker, vid halt vägslag eller under andra mera svår-
bemästrade situationer samt om det körsätt, som förare i olika situationer har att tillämpa för att undgå olyckor. Ej heller krävs av traktorförare, som har körkort, att han skall äga sådana insikter, att han kan antagas förstå nödvändigheten av ett varsamt och hänsynsfullt uppträdande i trafiken. Det enda, som krävs för att förarprov för traktor skall godkännas, är, att föraren besitter nödiga insikter om gällande trafikföreskrifter samt om den verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt som trötthetstillstånd och alkoholhaltiga drycker medföra på den mänskliga organismen.

Antalet gummihjulsförsedda traktorer i vårt land har under åren 1948—1960 ökat från cirka 32 000 till över 180 000. Av dessa kan ett icke ringa antal antagas bli utnyttjade för transportändamål. Detta medför en icke obetydlig traktortrafik på vägarna. En viss del av denna trafik kan förut-

sättas vara sådan, som omfattar ett tillfälligt framförande av traktor under en kortare sträcka även på större vägar. Det är givet, att — mot bakgrunden av den mången gång livliga och snabba trafik, som förekommer på dessa vägar — framförande av traktor jämväl under en kortare sträcka på en sådan väg kan ställa stora krav på traktorförarens körskicklighet och omdömesförmåga. Det synes därvid uppenbart, att såväl körkortslös minderårig — med den mindre grad av mognad och det mindre mått av omdöme som kännetecknar honom i förhållande till en vuxen — som andra körkortslösa — med deras ofta förekommande brist på tillfredsställande kunskap om motorfordonstrafik och därmed sammanhängande frågor — under angivna förhållanden utgöra en betydande trafikfara. Det framstår därför enligt rådets mening som önskvärt, att, till höjande av trafiksäkerheten på vägarna, reglerna om körkort för traktor erhålla en sådan utformning, att såväl minderåriga körkortslösa som andra körkortslösa uteslutas från laglig möjlighet att framföra traktor på allmänna vägar även där fråga är blott om tillfälligt förande under en kortare sträcka.

Trafiksäkerhetsrådet finner det däremot inte från trafiksäkerhetssynpunkt erforderligt att i vägtrafikförordningen intages något förbud för körkortslösa att föra traktor på annan än allmän väg. I de enstaka fall, där ett framförande av traktor på enskild väg skulle te sig oförsvarligt med hänsyn bl. a. till förarens ålder, synes nämligen ett ingripande med stöd av 28 § vägtrafikförordningen kunna ske och ett upprepanande av sådan körning torde därigenom kunna förhindras.

Sammanfattningsvis anger rådet det vara önskvärt, dels att det i 29 § 1 mom. andra stycket vägtrafikförordningen stadgade undantaget begränsas att gälla tillfälligt förande av traktor kortare sträcka på annan än allmän väg, dels också att — med bibehållande av nuvarande regler om minsta ålder — kraven för erhållande av traktorkörkort skärpes att omfatta i övrigt samma fordringar, som uppställles för bekommande av körkort för motorcykel. — Från trafiksäkerhetssynpunkt föreligger alltså enligt trafiksäkerhetsrådets mening skäl till en översyn i enlighet med vad motionärerna hemställt.

Utskottet

Motorismens fortgående snabba expansion och den oroande utvecklingen i fråga om såväl antalet trafikolyckor som arten av dessa påkallar en ständigt skärpt uppmärksamhet med avseende å de med trafiksäkerheten sammanhängande spörsmålen. Vid övervägande av olika åtgärder i syfte att öka säkerheten på våra vägar måste emellertid självfallet en avvägning ske mot andra för samhället väsentliga intressen. Såsom exempel på sådana intresseavvägningar må här erinras om vad 1953 års trafiksäkerhetsutredning tidigare (jfr ovan s. 5) och nu även Svea hovrätt anfört beträffande barns cykelåkning. Hovrätten erinrar i den delen om att exempelvis småbarn, som cyklar i stadstrafik, kan utgöra en stor fara både för egen och för andra

trafikanterns säkerhet. Rätten att cykla är likväl enligt vägtrafikförordningen obegränsad för envar utom såvitt följer av det allmänna stadgandet i 28 §. Intresset av att bereda tillgång till enkla och billiga trafikmedel har alltså, framhålles det, i detta hänseende tillerkänts större vikt än säkerhetsintresset.

Med utgångspunkt från ett aktuellt rättsfall har motionärerna hemställt om en översyn av vägtrafikförordningens bestämmelser rörande minderårigs rätt att framföra traktor på allmän väg. Översynen avses skola gå ut på en skärpning av de nuvarande reglerna. I remissyttrandena har härvid även aktualiserats en allmän översyn av föreskrifterna i fråga om rätt att framföra traktor liksom motorredskap på väg. I ett remissyttrande har också föreslagits skärpning av de gällande kompetenskraven för erhållande av körkort för traktor.

Såsom framgår av den tidigare redogörelsen för gällande bestämmelser är envar, som fyller det i 28 § uppställda allmänna lämplighetskravet, enligt vägtrafikförordningen berättigad att på väg framföra såväl traktor, som inte är försedd med gummihjul, som motorredskap. För rätt att föra traktor med gummihjul kräves däremot innehav av körkort utom för det fall att — under vissa närmare angivna förutsättningar — körningen på väg blott avser kortare sträcka. Här må ytterligare erinras om att kompetenskraven för erhållande av körkort för traktor är avsevärt mindre än för körkort av andra slag.

Traktorbeståndet har under senare år ökat i mycket snabb takt. Således har, enligt vad trafiksäkerhetsrådet uppgivit, antalet sådana fordon under åren 1948—1960 ökat från omkring 32 000 till 180 000. En kraftig ökning av motorredskapsbeståndet torde också ha ägt rum. Det kan tagas för visst att denna utveckling kommer att fortgå. Även om här berörda fordon i stor utsträckning kommer till användning annorstädes än på allmänneligen befarna vägar, har självfallet en avsevärd ökning av trafiken med dylika fordon skett också på sådana vägar. Med hänsyn särskilt till dessa omständigheter framstår det såsom från trafiksäkerhetssynpunkt väsentligt att kompetenskraven på förare av fordon utav här aktuella slag sättes tillräckligt höga.

Såsom framhållits av flera remissinstanser, är emellertid den förevarande frågan av stor betydelse jämväl från näringspolitiska synpunkter, i synnerhet då med hänsyn till jordbrukets svåra arbetskraftsituation och det därav följande starka behovet av att kunna effektivt utnyttja all arbetskraft, som finnes att tillgå, bl. a. hemmavarande ungdomar. Ett allmänt körkortstvång beträffande traktorer och motorredskap torde jämväl i övrigt försvåra näringslivets möjligheter att rationellt utnyttja dessa fordon.

I enlighet med vad förut redovisats (s. 5 f), var år 1959 samma spörsmål, som upptagits av motionärerna, föremål för Kungl. Maj:ts prövning. Härvid hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och trafiksäkerhetsrådet i in-

fordrade yttranden funnit att traktorolyckor, där minderåriga förare varit inblandade, varit så sällsynta att de — i jämförelse med de nackdelar som skulle vara förbundna med ett avstående av jordbrukarungdomens arbetskraft — inte vid den tidpunkten ansågs böra medföra en skärpning av de gällande bestämmelserna. När skärpta föreskrifter nu förordats, har någon utredning, som utvisar en ökad olycksfrekvens hos de unga traktorförarna, inte förebragts eller eljest åberopats. Även om redan förekomsten av ett väsentligen ökat antal traktorer liksom den fortgående allmänna skärpningen av trafiksäkerhetsbestämmelserna i och för sig må tala för strängare regler jämväl på det här förevarande området, finner utskottet en statistik över olycksfallsfrekvensen erforderlig för ett ställningstagande till spørgsmålet huruvida hänsynen till säkerheten i trafiken kräver att de näringspolitiska intressena får vika. Med hänsyn till de i remissyttrandena framkomna synpunkterna finner utskottet emellertid att den statistik, som sålunda bör sammanställas, inte bara bör avse sådana traktorolyckor, där minderåriga förare varit inblandade, utan olycksfrekvensen över huvud taget i fråga om traktorer och motorredskap. Härvid är också av intresse att få utrönt, i vilken utsträckning förare vid olyckor med traktor (motorredskap) eljest saknat körkort eller blott innehaft traktorkörkort. Förevarande undersökning synes lämpligen böra anförtros trafiksäkerhetsrådet och torde — med hänsyn bl. a. till den förut omtalade snabba ökningen av antalet fordon utav nu aktuella slag — böra bedrivas med skyndsamhet. Det torde därefter ankomma på Kungl. Maj:t att vidtaga de åtgärder, vartill undersökningen må föranleda.

Utskottet vill avslutningsvis erinra om att — såsom Svea hovrätt angivit och det av motionärerna åberopade rättsfallet jämväl utvisar — bristande allmän lämplighet hos förare av traktor och motorredskap kan beivras jämlikt trafikbrottslagen, varför i allt fall allvarligare missbruk av körkortsfriheten kan stävjas jämlikt nu gällande bestämmelser.

På sålunda anförda skäl får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av motionen II: 19 i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att Kungl. Maj:t uppdrager åt statens trafiksäkerhetsråd att utföra en förutsättningslös undersökning i enlighet med vad utskottet närmare angivit i utlåtandet och därefter vidtager de åtgärder, vartill undersökningen må föranleda.

Stockholm den 10 april 1962

På tredje lagutskottets vägnar:

HUGO OSVALD

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Oswald, Lindahl, Kristiansson, Ebbe Ohlsson*, Georg Carlsson*, Åkesson, Herbert Larsson* och Wirmark;

från andra kammaren: herrar Johansson i Torp, Nyberg, Andersson i Ryggstad, Carlsson i Stockholm*, Svanberg, Mattsson, Hammarberg och Bengtson i Solna.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.