

Nr 21

Utlåtande i anledning av väckta motioner dels angående villkoren för framförande av motorfordon, m. m., dels angående utredning rörande körkortsåldern.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nämligen dels nr 734 i andra kammaren av herrar *Dahlgren* och *Börjesson* i Falköping, dels nr 740 i samma kammare av herr *Lindkvist m. fl.*

I motionen II: 734 hemställes, »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag beträffande sänkning av körkortsåldern för motorfordon, införande av licens för förande av moped (efter avlagt kunskapsprov i trafikregler), licens för förande av motorbåt (efter avlagt kunskapsprov i sjönavigation), införande av interimistiska körkort och licenser samt beträffande kostnadsfri undervisning i trafik-kunskap för erhållande av licens, allt i enlighet med vad i denna motion anförts».

I motionen II: 740 hemställes »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att frågan om körkortsåldern blir föremål för en grundlig och allsidig utredning».

Beträffande grunderna för motionsyrkandena får utskottet, i den mån redogörelse ej lämnas nedan, hänvisa till motionerna.

Körkortsåldern beträffande motorfordon m.m.

Gällande bestämmelser

Villkoren för rätt att föra vissa slag av motorfordon är upptagna i *vägtrafikförordningen 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) utfärdat *körkort* är därtill berättigad. Körkort förekommer av tre slag, nämligen för bil, för motorcykel och för traktor (29 § 2 mom.). Körkort för bil berättigar också till förande av motorcykel och traktor. Körkort för motorcykel gäller även för traktor. Körkort för bil får bara meddelas den, som fyllt 18 år, samt körkort för motorcykel eller traktor endast person, som uppnått

1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1964. 9 saml. 3 avd. Nr 21*

16 års ålder. Om särskilda skäl därtill föreligger, får dock körkort för traktor meddelas den, som fyllt 15 år. Om innehavare av körkort för motorcykel inte fyllt 18 år, gäller körkortet bara för s. k. lätt motorcykel — d. v. s. en motorcykel med tjänstevikt av högst 75 kg — och traktor. (3 mom.)

Från kravet på körkort gäller vissa *undantag*. — Sålunda får traktor föras tillfälligt kortare sträcka på väg vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål även av den, som inte innehar körkort (29 § 1 mom. andra stycket). — Övningskörning i syfte att förvärva erforderlig färdighet i körning med motorfordon får också förekomma på vissa villkor, bl. a. att föraren fyllt 18 år eller, om körningen avser lätt motorcykel, 16 år (30 § 1 mom.). — Enligt *kungörelse den 22 februari 1952* får vidare den, som fyllt 16 år men icke 18 år, föra tung motorcykel vid övningskörning i körskola, om den som övar uppsikt över körningen medföljer på motorcykeln eller i sidvagn till denna. — För personer, som ankommer till riket från utlandet, gäller vissa särskilda bestämmelser, beträffande vilka hänvisas till 37 § vägtrafikförordningen och de därunder anmärkta kungörelserna. — Bestämmelserna om körkort såsom villkor för förande av vissa motorfordon gäller icke sådana fordon eller släpfordon, som bara användes inom järnvägs- eller fabriksområde, inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område (77 § vägtrafikförordningen). — Enligt *kungörelse den 5 november 1954 med särskilda föreskrifter ang. den militära vägtrafiken m. m.* — militär vägtrafikkungörelse — får, där det är erforderligt för utbildningens ändamålsenliga bedrivande och om vederbörande fyllt 16 år, körkort för bil utfärdas för dels militär och civilmilitär personal, som erhållit förarutbildning genom militär myndighets försorg, och dels personal, som erhållit förarutbildning genom frivillig försvarsorganisation. Ett sådant körkort, som utfärdats för person som inte fyllt 18 år, gäller för bil och tung motorcykel bara vid genomförande av militära operationer eller under övningar vid krigsmakten, intill dess vederbörande uppnått sagda ålder. Körkort av här aktuellt slag för motorcykel gäller vid nyss angivna tillfällen också för tung motorcykel, även om körkortsinnehavaren inte fyllt 18 år. (15 §.)

Den, som önskar erhålla körkort, skall enligt 31 § 1 mom. undergå *förarprov* inför särskild besiktningsman eller, i fråga om körkort för traktor, annan av länsstyrelse därtill förordnad person. Förarprov för bil eller motorcykel må enligt 3 mom. godkännas blott om sökanden efter prövning under olika trafikförhållanden samt skriftligt och muntligt förhör befinnes

a) besitta ur trafiksäkerhetssynpunkt erforderlig körskicklighet, sinnens närvaro och omdömesförmåga;

b) äga för brukandet erforderlig kännedom om det slag av motorfordon, varom fråga är;

c) ha nödiga insikter om gällande trafikföreskrifter samt om den ver-

kan ur trafiksäkerhetssynpunkt, som trötthetstillstånd och alkoholhaltiga drycker medför å den mänskliga organismen;

d) äga kunskaper om de särskilda risker, som är förenade med omkörning, färd över järnvägs korsning, passerande av barn som uppehåller sig på eller invid vägen, körning under mörker, vid halt väglag eller under andra mera svårbemästrade eller farofyllda trafikförhållanden samt om det körsätt, som förare i olika situationer har att tillämpa för att undgå olyckor; samt

e) ha sådana kunskaper om trafikolyckornas omfattning, orsaker och karaktär samt sådana insikter i övrigt, att sökanden kan antagas förstå nödvändigheten av ett varsamt och hänsynsfullt uppträdande i trafiken.

Förarprov för traktor må godkännas, om sökanden efter skriftligt och muntligt förhör befinnes äga sådana insikter, som ovan under c) angivits (4 mom.). — Har sökande avlagt godkänt prov, skall den, som anställt provet, utfärda kompetensbevis (5 mom.). — Innehavare av i främmande länder utfärdade körkort kan under vissa förutsättningar erhålla körkort här i riket utan att undergå förarprov (KK 6 juni 1962 om rätt för person, som i främmande stat äger framföra motorfordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov).

Vid ansökan om körkort skall enligt 32 § 1 mom. vägtrafikförordningen sökanden regelmässigt — förutom kompetensbevis och intyg om viss syn- och hörsel förmåga — bl. a. foga ett av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort inom tre månader före ansöknings utfärdat intyg avseende huruvida sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden får anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon, s. k. *lämplighetsintyg*. Författningsrummet innehåller detaljerade bestämmelser om den undersökning, som skall föregå utfärdandet av detta intyg.

Jämlikt 32 § 2 mom. äger vederbörande länsstyrelse utfärda körkort, sedan den prövat ingivna handlingar och den ytterligare utredning, som kan befinnas erforderlig. Vid prövningen skall särskilt beaktas, om sökanden gjort sig känd för nyktert levnadssätt och om det kan antagas, att han såsom förare av körkortspliktigt fordon kommer att visa hänsyn till andra, omdöme och ansvar samt respekt för trafikens regler. Den, som sakfällts för fylleri eller olovlig körning, må ej erhålla körkort inom två år från förseelsen, om det ej kan anses uppenbart, att han likväl är att bedöma såsom skötsam. — Till sökande, som lider av lyte, sjukdom eller syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra fordon av aktuellt slag, får körkort endast utfärdas i de fall och på de villkor, som Konungen bestämmer. Bestämmelser härom har intagits i vägtrafikkungörelsen 67—68 §§.

Över utfärdade körkort skall länsstyrelse föra *körkortsregister* (32 § 6 mom. vägtrafikförordningen). I 72—75 §§ vägtrafikkungörelsen gives närmare bestämmelser om sådant register.

I 33 § vägtrafikförordningen återfinnes reglerna om *återkallelse av körkort*. Häreft stadgas, att länsstyrelse under vissa förhållanden skyndsamt skall ompröva frågan om lämpligheten som fordonsförare hos person, för vilken länsstyrelsen utfärdat körkort. Detta gäller, när länsstyrelsen med hänsyn till inkomna underrättelser finner skälig anledning förelägga till antagande att körkortsinnehavaren icke uppfyller de förutsättningar, som gäller för erhållande av körkort. I sådant fall kan länsstyrelsen förelägga vederbörande förare att inkomma med lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis. Fullgör körkortsinnehavaren ej föreläggandet, kan detta leda till att hans körkort återkallas. Länsstyrelsen kan också själv eller genom polismyndighet införskaffa erforderlig utredning. — I vissa fall skall körkortet regelmässigt återkallas. Detta gäller, om föraren gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik, till rattfylleri, trafikonykterhet eller smitning. Samma är förhållandet, om han genom upprepade förseelser mot de bestämmelser, som i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse meddelats för förare av motordrivna fordon, visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter dessa bestämmelser eller om han annars vid färd med motordrivet fordon i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende grovt åsidosatt de förpliktelser, som åligger honom som fordonsförare. Körkort skall vidare återkallas, om körkortsinnehavare gjort sig skyldig till fylleri eller olovlig körning och det ej kan anses uppenbart, att han likväl är skötsam, liksom om föraren med hänsyn till onyktert levnadssätt finnes inte böra betros med körkort. Samma regel gäller för det fall att förare genom brottslig gärning ådaga-lagt påtaglig brist på hänsyn till andra eller på grund av personliga förhållanden i övrigt icke kan anses lämplig såsom förare av körkortspliktigt fordon. Om förarens förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon blivit så väsentligt minskade genom sjukdom, skada eller dylikt, att han ur trafiksäkerhetssynpunkt icke vidare bör inneha körkort, skall kortet också i regel indragas.

Reglerna om återkallelse av körkort kompletteras med föreskrifter i 80 och 81 §§ vägtrafikkungörelsen. Domstolar, nykterhetsnämnder m. fl. ålägges här en omfattande underrättelseplikt rörande vissa brott och förseelser m. m., som är av betydelse för bedömningen av en körkortsinnehavares lämplighet att inneha körkort. Underrättelse skall i förekommande fall tillställas den länsstyrelse, som utfärdat körkortet för den ifrågavarande personen.

Vägtrafikförordningen innehåller jämväl regler om varning till körkortsinnehavare (34 §) samt om interimistisk återkallelse (33 § 3 mom.) och om omhändertagande (35 §) av körkort.

Ingående bestämmelser om *körskola* och om kompetenskraven på däri arbetande personal är upptagna i 36 §.

Körkortsåldern för bil är jämväl i våra nordiska grannländer bestämd till 18 år.

Frågans tidigare behandling

Förordningen den 21 september 1906 om automobiltrafik stadgade en minimiålder av 18 år för erhållande av kompetensbevis för förande av bil. I det till grund för förordningen liggande betänkandet av 1903 års automobiltrafikkommitté hänvisades beträffande minimiåldern dels till vad allmänt gällde i den utländska automobilagstiftningen och dels till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit. I sist angivna förslag anfördes inte några skäl för valet av 18 år som åldersgräns.

Kravet på en minimiålder av 18 år för erhållande av körkort för bil har sedan återkommit oförändrat i de författningar, som fram till våra dagar reglerat hithörande spörsmål.

1920 års automobilsakkunniga angav (SOU 1922: 39 s. 112) bl. a. att det vid olika tillfällen ifrågasatts om ej körkortsåldern — såsom här och var i utlandet skett — kunde sänkas till 16 år. Detta syntes inte de sakkunniga tillrädligt, eftersom på våra breddgrader personer under 18 år ej i allmänhet kunde anses ha nått den utveckling och mognad och det omdöme, som erfordras för att köra bil.

1927 års motorfordonssakkunniga anförde (SOU 1929: 16 s. 99 f.) att det från vissa håll ifrågasatts om inte körkortsåldern för bil borde höjas till 20 eller 21 år. De sakkunniga fann dock inte en sådan höjning påkallad. Enligt deras mening hade erfarenheten ådagalagt att 18-åringar i allmänhet uppnått den utveckling, som erfordras för att föra bil. Det ansågs emellertid å andra sidan inte tillrädligt att — som år 1927 skett beträffande motorcyklar och varom förslag nu också framkommit beträffande bil — sänka körkortsåldern till 16 år. De sakkunniga påpekade att bilen ställde vida större krav på förarens manöverskicklighet än en motorcykel. Behörig hänsyn till trafiksäkerheten nödvändiggjorde också att strängare fordringar uppställdes på bilförare än motorcyklister.

1945 års trafiksäkerhetskommitté förordade (SOU 1948: 20 s. 146 f.) en indelning av fordonsförarna i fyra grupper. För de grupper, som omfattade bl. a. förare av buss och vissa utryckningsfordon samt tyngre lastbilar, förordades en minimiålder av 21 år. Beträffande förare av motorfordon, som var fartbegränsat till 40 km/tim. och avsett för befordran av föraren ensam, föreslogs 16 år som åldersgräns. För övriga grupper omfattande bl. a. förare av privata personbilar och tyngre motorcyklar tänktes 18-årsgränsen bibehållen.

1944 års trafikförfattningssakkunniga förordade (SOU 1948: 34 s. 174) bibehållande av 18 år som åldersgräns för erhållande av körkort för bilar av alla kategorier.

År 1952 (SFS 520/1952) tillträdde Sverige, med visst här ej aktuellt un-

dantag, konventionen den 19 september 1949 rörande vägtrafik, i vilken en minimiålder av 18 år stipuleras för förare av fordon i internationell trafik. Såvitt angår motorcykel eller invalidfordon finnes dock möjlighet att godkänna körkort även för den, som inte uppnått 18 års ålder. (Artikel 24 cfr bil. 8.)

I likalydande motioner vid 1957 års riksdag hemställdes om utredning och förslag i enlighet med vad i motionerna angivits. I motionerna föreslogs på anförda skäl att ungdomar redan vid 17 års ålder skulle få avlägga prov för körkort till bil. En förutsättning skulle vara att vederbörande dokumenterat sig som absolutist.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 10 anförde andra lagutskottet följande:

Den ständigt ökande trafikintensiteten på våra vägar ställer allt större krav på motorfordonsförarnas körskicklighet, omdöme och hänsyn. Statistiken över trafikolyckorna visar skrämmande siffror, och stora ansträngningar göres för att ernå större trafiksäkerhet. Mot bakgrunden härav är det naturligt att den största försiktighet iakttages när det gäller att ge nya grupper av människor tillstånd att uppträda i trafiken som förare av motorfordon.

Utskottet kan väl dela motionärernas uppfattning därutinnan, att vår tids ungdomar hyser ett mycket stort intresse för motorfordon av olika slag och på grund härav tidigt skaffar sig kunskaper om hur dessa skall skötas och framföras. Likaså är det riktigt, såsom i motionerna anföres, att ungdomarna på ett tidigt stadium bibringas kunskap om gällande trafikregler. Ur dessa synpunkter skulle således knappast möta några större betänkligheter mot den föreslagna sänkningen till 17 år i vissa fall. Det bakom motionerna liggande syftet att främja nykterheten bland ungdomen förtjänar också allt stöd. Emellertid är utskottet av den uppfattningen, att 17-åringar i allmänhet icke är i besittning av det omdöme och den mognad som bör eftersträvas hos en bilförare i dagens trafik. Den invändning mot förslaget, som härigenom reser sig, måste anses vara så väsentlig och av så avgörande betydelse, att utskottet redan på grund därav — och utan att närmare ingå på bedömande av de betänkligheter som i övrigt kan anföras mot de av motionärerna skisserade reglerna — finner sig böra avstyrka bifall till motionerna.

I sitt betänkande, trafiksäkerhet II, den 27 maj 1957 har 1953 års trafik-säkerhetsutredning behandlat frågor rörande bl. a. körkortsålder och därmed sammanhängande problem.

Såsom bilaga till betänkandet har fogats en av docenten vid Stockholms högskola, fil. doktor Carl-Otto Segerdahl med visst biträde företagen undersökning om bl. a. unga förares riskfarlighet i trafiken här i riket (betänkandet s. 427 ff.). I nu angiven del har undersökningen tagit sikte på frågan om 16—17-åringar, som äger rätt att inneha körkort för lätt motorcykel, kan anses ha sådana riskegenskaper i trafiken att de bör bedömas ägnade att åtnjuta denna förmån även i fortsättningen. Vid undersökningen verk-

ställdes bl. a. en jämförelse mellan skadefrekvensen hos en grupp 16—17-åringar och en grupp äldre personer med färska körkort d. v. s. sådana som med hänsyn till trafikvana var jämställda med den yngre gruppen. Vidare beaktades det vid utredningen konstaterade förhållandet att de yngre förarna tillryggalade en längre körsträcka per år än de äldre. Segerdahl angav i sin sammanfattning av huvudresultaten av sin undersökning att 16—17-åringarna är avsevärt mera riskfarliga än äldre körkortsinnehavare, även om hänsyn tages till enbart innehavare av nyförvärvade körkort. Segerdahl angav vidare att de sämre riskegenskaperna hos dessa yngre personer framträdde både om man undersökte trafikförseelser enligt domstolarnas utslag och om man betraktade försäkringsbolagens erfarenheter av anmälda ansvarighetskadorna.

Utredningen behandlar bl. a. de unga förarnas trafikfarlighet å sid. 52—66 och 165—169 i betänkandet. Härvid redogöres, förutom för Segerdahls utredning, jämväl för vissa utländska försök. Utredningen anger att företagna undersökningar ger vid handen att yngre förare i allmänhet uppvisar en högre grad av farlighet i trafiken än förare i mera mogen ålder, men att — även med beaktande därav — motorcykelförare i åldern 16—17 år representerar en trafikfara, som är påtagligt mycket större än hos förare i högre åldersgrupper. Utredningen föreslår också att körkortsåldern för lätt motorcykel höjes till 18 år.

I den på grundval av betänkandet utarbetade propositionen nr 69 till 1958 års riksdag anförde (s. 60 f.) *chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund*, beträffande frågan om körkortsåldern för motorcykel följande:

Vad utredningen anført om olycksfrekvensen för motorcyklister och för yngre förare jämförd med motsvarande tal för andra fordon och andra förargrupper ger visst belägg för åsikten, att en höjning av minimiåldern för erhållande av körkort är befogad. Starka argument kan emellertid också andragas till stöd för nuvarande bestämmelser. Ett sådant argument är att ett stort antal ungdomar i åldern 16—17 år, särskilt på landsbygden, för sitt arbete har starkt behov av ett motorfordon med bättre köregenskaper än mopeden. Ett annat skäl är att de nuvarande reglerna ger de motorintresserade ungdomarna anledning att söka så snart som möjligt skaffa sig körkort och därigenom erbjuder en viss garanti för deras körskicklighet och trafikfärdighet i övrigt, vilken knappast kan vinnas på något annat sätt.

Givetvis kan man hysa delade meningar om den lämpligaste åldersgränsen. Man kan med ungefär lika goda skäl förfäktas, att den bör sättas vid 16, 17 eller 18 år. Den nuvarande gränsen kan enligt min mening icke sägas vara illa avvägd och har åtminstone fördelen att vara väl invand i allmänna medvetandet.

Frågans kärnpunkt är enligt min mening icke, vid vilken ålder det överhuvud bör tillåtas någon att föra motorfordon, utan snarare hur de fordon är beskaffade, som företrädesvis utnyttjas av de yngre åldersgrupperna.

I anslutning till utredningens förslag utvecklade därefter departements-

chefen sina synpunkter på önskvärdheten av att uppnå en begränsning av maximihastigheten hos de lätta motorcyklarna, så att de — liksom tidigare — skulle komma att representera en lämplig mellanform mellan mopederna och de kraftigare motorcyklarna.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 20 anslöt sig *andra lagutskottet* till de av departementschefen anförda synpunkterna (utl. s. 43).

Vid 1962 års riksdag väcktes en motion i vilken hemställdes om en snabb utredning i syfte att på sätt närmare angivits i motionen sänka körkortsåldern för bil till 16 år. *Tredje lagutskottet* anförde i anledning av motionen i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 23 bl. a. följande.

I sitt utlåtande vid 1957 års riksdag angav *andra lagutskottet* att den ständigt ökade trafikintensiteten på våra vägar ställde allt större krav på motorförarnas körskicklighet, omdöme och hänsyn. Vidare framhölls att statistiken över trafikolyckorna visade skrämmande siffror liksom att stora ansträngningar gjordes för att ernå större trafiksäkerhet. Mot bakgrunden härav ansåg utskottet det vara naturligt att den största försiktighet iakttogs, när det gällde att ge nya grupper av människor tillstånd att uppträda i trafiken som förare av motorfordon.

De synpunkter, som sålunda kommit till uttryck, finner utskottet med än större styrka kunna anföras i dagens läge.

Väl hyser dagens ungdom ett mycket stort intresse för motorfordon och torde i regel tidigt förskaffa sig ingående insikter om hur dessa skall skötas och framföras. Säkerligen förvärvar ungdomen också i allmänhet med lätthet goda kunskaper om gällande trafikregler. Den unges reaktionsförmåga i trafiken torde också vara åtminstone lika god som de äldres. Från nu anförda synpunkter skulle det således knappast möta några större betänkligheter att sänka körkortsåldern på sätt motionärerna föreslagit. Utskottet är emellertid av den bestämda uppfattningen att de ifrågakvarande åldersgrupperna icke i gemen besitter den mognad i omdömet, som i dagens läge måste krävas av en bilförare. Denna uppfattning vinner starkt stöd såväl av de undersökningar, som åberopats i 1953 års trafiksäkerhetsutrednings ovan berörda betänkande, som av vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och trafiksäkerhetsrådet nu anför i denna del. Utskottet finner det vidare mindre lämpligt att nu här i riket införes en bestämmelse rörande minimiåldern för erhållande av körkort för bil, som medför att avvikelser uppkommer i förhållande till den i våra nordiska grannländer gällande regeln. I det sammanhanget må även erinras om att den nu tillämpade åldersgränsen jämväl förekommer i 1949 års ovan omtalade konvention. Utskottet — som ej finner anledning att ingå på de ytterligare skäl, som kan anföras mot motionärernas förslag — anser sålunda en sänkning av körkortsåldern för bil icke för närvarande böra förekomma.

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 15 augusti 1962 tillkallades sakkunniga, vilka sedermera antagit benämningen *bilförarutredningen*, för att verkställa utredning angående förarutbildningen och därmed sammanhängande spørsmål. I *direktiven* för utredningen, vari frågan om körkortsåldern dock icke beröres, anföras bl. a. följande (se riksdagsberättelsen år 1963 s. 177).

Utredningen bör i första hand företa en genomgripande revision av gällan-

de kursplaner för undervisningen i körskolorna och därvid bl. a. beakta behovet av ökad träning i landsvägskörning, körning i mörker m. m. Vidare erfordras en översyn av de anvisningar, som fastställts att tillämpas av besiktningsman vid körkorts- och trafik kortsprov. I anvisningarna bör klarläggas de detaljprov, som skall ingå i körprovet, samt ges enhetliga riktlinjer för omfattningen av det teoretiska provet och för bedömningen av elevens prestationer och allmänna lämplighet som motorfordonsförare. Utredningen bör vidare uppmärksamma hur erforderlig kontroll av körskolorna skall åvägbringas samt lägga fram riktlinjer för inspektion av körskola.

I ett skede när motorfordonstrafiken ökar starkt växer samhällets krav på den enskilde som fordonsförare. Det kan därför ligga nära till hands att anse det vara samhällets uppgift att också svara för förarutbildningen. Från många håll har mot denna bakgrund framförts tanken på att körskolor borde anordnas i kommunernas och landstingens regi. För egen del vill jag särskilt framhålla de möjligheter som torde finnas att i ökad utsträckning förlägga utbildningen av främst yrkesförare till de allmänna yrkesskolorna. Härjämte bör frågan om anordnande av kommunala körskolor vid sidan av de privata övervägas av utredningen.

Vidare bör utredningen undersöka möjligheterna att underlätta för de ideella organisationer, som nu utbildar motorfordonsförare, att utöka sin verksamhet i detta avseende. Enligt min mening skulle utbildningsmöjligheterna ytterligare förbättras, om även motororganisationerna med sina betydande resurser i vidgad utsträckning kunde åtaga sig en utbildningsverksamhet på ifrågavarande område.

En annan fråga som anmäler sig i detta sammanhang gäller möjligheterna att låta bilskolorna förrätta även de slutliga körkorts- och trafik kortspoven. Vissa skäl talar för att bilskolor i det allmännas regi borde kunna erhålla befogenhet att också svara för provningen av de körkortssökande. I annat sammanhang har förslag framförts, att jämväl privata bilskolor borde kunna ges denna rätt. I den diskussion, som ägt rum i denna fråga, har en rad synpunkter för och emot en sådan anordning anförts. Ett spørsmål av avgörande betydelse synes mig vara om garantier kan skapas för en fullgod utbildning. Hela denna fråga bör enligt min mening grundligt och förutsättningslöst undersökas. Med hänsyn till vad som sagts i det föregående förutsättes givetvis att höga krav måste ställas på personalen hos de bilskolor, som har hand om utbildningen. Det är väsentligt att de som meddelar undervisning har god pedagogisk utbildning och gedigna kunskaper inom trafikens område. Frågan om förbättrad utbildning av bilskolepersonalen bör därför utredas. I detta sammanhang bör jämväl övervägas spørgsmålet om förbättrad utbildning av besiktningspersonal. Starka skäl kan anföras för att utbildningen av både körskolornas och bilinspektionens personal sker genom det allmännas försorg. Härvid uppkommer frågan hur utbildningen skall organiseras och var den skall förläggas. Det är också viktigt att såväl körskole- som besiktningspersonalen får ta del av nyheter i fråga om trafiksäkerhet och trafikundervisning vid särskilt anordnade fortbildningskurser. Vid övervägandet av dessa frågor bör samråd ske med 1962 års polisutbildningskommitté, som enligt direktiven även har att behandla frågan om polisens trafikutbildning.

I samband med frågan om förbättrad förarutbildning aktualiseras frågan om en differentiering av körkortet i särskilda körkort för personbil, lastbil

och buss. Enligt gällande bestämmelser är den som innehar körkort för bil berättigad att framföra motorfordon utan begränsning till fordonsslag och storlek. Jämlikt 27 § förordningen angående yrkesmässig trafik m. m. gäller dock, att bil icke får framföras i sådan trafik med mindre föraren har trafik-kort. Kungl. Maj:t äger jämlikt 29 § 5 mom. vägtrafikförordningen utsträcka trafik-kortplikten att gälla jämväl för den som har till yrke att för annans räkning framföra buss eller sådan lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton, eller utryckningsfordon. En utsträckning av trafik-kortplikten enligt sistnämnda bestämmelse kommer visserligen att medföra att en stor del av förare av tyngre fordon faller under bestämmelserna men att vissa egna företagare samt förare, som tillfälligt framför fordon, icke kommer att beröras av bestämmelserna. Ur trafiksäkerhetssynpunkt torde en sådan ordning vara mindre tillfredsställande. Ett system med differentierade körkort torde vara bättre ägnat att tillgodose trafiksäkerheten än den ifrågasatta utsträckningen av trafik-kortplikten. I samband med den genomgripande översyn av kör-kortsutbildningen som det nu gäller bör utredningen även taga upp frågan om införande av differentierade körkort.

Interimistiska körkort

Gällande bestämmelser om körkort

Utskottet hänvisar till vad därom ovan sägs under avsnittet om körkorts-åldern beträffande motorfordon m. m.

Frågans tidigare behandling

I sitt år 1957 framlagda betänkande, Trafiksäkerhet II (SOU 1957: 18), behandlade 1953 års trafiksäkerhetsutredning frågan om s. k. *provisoriska körkort* (sid. 208—212). Utredningen framhöll till en början på anförda skäl, att körkortsgivningen kunde sägas blott vila på en presumtion, att sökanden uppfyllde de krav, som måste uppställas på en lämplig motorförare. I betänkandet angavs därefter i huvudsak: Den tanken låg nära till hands, att man fastställde en prövotid, under vilken den nye föraren fick tillfälle att visa, om han verkligen motsvarade kraven på en motorförare. Körkortet borde med andra ord vara provisoriskt under en viss tidsperiod. En sådan anordning skulle kunna tjäna, icke bara som ett ytterligare medel att uppspara de olämpliga förarna, utan också som ett korrektiv mot två olycksfrämjande förhållanden, vilka i regel förelåg samtidigt hos en ny körkortsinnehavare, nämligen bristande trafikvana och ungdom. Detta syntes kunna ske genom åtgärder, som var ägnade att hos de nyblivna körkortsinnehavarna giva eftertryck åt kravet på omsorg och varsamhet. Genom att låta körkortet gälla provisoriskt under viss tid och icke taga slutlig ställning till frågan om vederbörandes lämplighet, förrän han verkligen visat sig ha förmåga att under växlande trafikförhållanden framföra motorfordon på betryggande sätt, skulle den nye körkortsinnehavaren på ett alldeles särskilt sätt kunna göras uppmärksam på nödvändigheten av ett var-samt färdssätt under den första tiden efter körkortsförvärvet, alltså under

den tidsperiod, som ur flera synpunkter var den mest kritiska under en persons tid som förare. Angelägenheten hos den nye föraren att få behålla körkortet skulle med den största sannolikhet leda till ett mera sansat och varsamt körsätt från hans sida. Föraren skulle därigenom undgå att invecklas i olyckor och skulle tillägna sig goda vanor i trafiken. — Utredningen föreslog därför ett stadgande i vägtrafikförordningen av innehåll att utfärdat körkort skulle vara provisoriskt under en tid av ett år räknat från dagen för dess utfärdande. Förslaget om provisoriska körkort skulle också gälla i fråga om körkort, som utfärdats efter återkallelse. Utredningen föreslog vidare särskilda regler beträffande omhändertagande av provisoriska körkort. Den grundläggande tanken i dessa regler var, att innehavare av provisoriskt körkort, vilken i samband med trafikolycka gjorde sig skyldig till vårdslöshet i trafik av icke ringa beskaffenhet, skulle underkastas en mera ingående undersökning beträffande sin lämplighet i olika avseenden än som kunnat ske vid körkortets utfärdande. I avvaktan på utgången av denna undersökning skulle körkortet vara omhändertaget av vederbörande myndighet.

I den till 1958 års riksdag framlagda *propositionen nr 69*, som i huvudsak grundade sig på här berörda betänkande av trafiksäkerhetsutredningen, upptogs icke något förslag om provisoriska körkort.

Föredragande departementschefen, statsrådet Skoglund, angav härom till en början, att det var naturligt, att en förare, som nyligen erhållit körkort och icke hunnit skaffa sig någon större rutin, hade lättare att råka ut för olycksfall än en van förare. Enligt departementschefen var nog de äldre och mera erfarna förarna benägna att betrakta de nyblivna förarna som ett allvarligt osäkerhetsmoment och hade därför lätt att resa krav på ingripanden mot dem ur trafiksäkerhetssynpunkt. Deras åsikt saknade icke berättigande, och statsrådet fann åtgärder, bl. a. i form av bättre förarutbildning, erforderliga. Statsrådet övergick därefter till frågan om det kunde vara lämpligt att också tillgripa administrativa åtgärder med tanke blott på de nyblivna förarna och angav därom:

Själva kärnpunkten i problemet, nämligen att i trafiken uppträder förare med skiftande erfarenhet och kvalifikationer i övrigt, är det icke möjligt att komma till rätta med på detta sätt. F. ö. kan den omständigheten, att en nybliven förare vållar en trafikolycka, icke i och för sig anses vara mera graverande än om detsamma händer en erfaren förare. Trafikreglerna är — och detta icke utan skäl — så stränga, att manöverfel som beror på bristande rutin i stor utsträckning bedömes som vårdslöshet i trafik. I körkortshänseende torde dylika fel hos en nybliven förare i regel böra bedömas mildt. Ett helt annat bör däremot bedömandet bli, om föraren medvetet utsatt sig för risker, som han sedan visat sig icke vara i stånd att bemästra. Om detta sistnämnda fall är för handen, bör enligt min uppfattning körkortsmyndigheten taga frågan om vederbörandes lämplighet under förnyat övervägande. Detta bör emellertid i princip gälla vare sig körkortet är av äldre eller nyare datum.

Utredningens förslag att körkort under ett år räknat från utfärdandet skall vara provisoriskt synes mig därför icke vara särskilt starkt motiverat. Den strängare observans över nyblivna förare, vartill förslaget i denna del syftar, skulle enligt förslaget bestå enbart i en befogenhet för polismyndighet resp. poliskommissarie att omhändertaga körkortet redan om det på sannolika skäl kan antagas, att vederbörande gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik av icke ringa beskaffenhet. Det torde icke kunna undvikas, att en bestämmelse av sådant innehåll skulle leda till högst olika tolkning och rentav godtycke i tillämpningen.

Departementschefen angav avslutningsvis, att i propositionen intagna förslag till utökad rapporteringsskyldighet för polismyndighet och skärpning av reglerna om återkallelse av körkort syntes tjäna i stort sett samma syfte som förslaget om provisoriska körkort samt att det i allt fall torde vara lämpligt avvakta viss tids erfarenhet av de åtgärderna, innan radikallare sådana insattes. Statsrådet kunde icke på dåvarande stadium tillstyrka förslaget om provisoriska körkort.

I de med anledning av propositionen väckta likalydande *motionerna* I: 339 och II: 437 hemställdes, att riksdagen måtte besluta att körkort skulle vara provisoriskt under två år, räknat från dagen för utfärdandet, och benämnas nybörjarkörkort.

Andra lagutskottet avstyrkte i sitt utlåtande nr 20 de ifrågavarande *motionerna* och anförde till stöd därför:

Enligt förslaget har bestämmelsen om provisoriskt körkort icke förenats med några andra praktiska bestämmelser än just den, att det skall benämnas nybörjarkörkort. Den psykologiska betydelsen av en sådan benämning — *motionärerna* synes lägga stor vikt härvid — torde i hög grad vara beroende av i vilken mån till benämningen är knutna några särstadganden för innehavaren av körkort av ifrågavarande slag. Den skärpta tillsyn över de nyblivna förarna, som synes vara ett av ledmotiven för *motionärerna*, skapas eller främjas icke blott och bart genom att de nyutfärdade körkorterna erhåller en särskild benämning. Därtill fordras också att särskilda kontrollåtgärder sättes in mot innehavare av körkort, varom här är fråga. Några praktiska förslag i sådant avseende innehåller *motionerna* icke. För övrigt vill utskottet för sin del gärna ansluta sig till departementschefens uttalande, att manöverfel, som beror på bristande rutin hos en nybliven förare, i regel bör bedömas mildt.

Vid utskottets utlåtande fanns fogad en *reservation* av två utav utskottets ledamöter, vari förordades bifall till *motionerna*.

Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets hemställan.

Vid 1962 års riksdag väcktes *motioner*, i vilka hemställdes att förare av motorfordon i första hand bör få interimistiska körkort med en giltighet av ett år, och att de, efter att under detta år ha ådagalagt lämplighet som förare, beviljas slutgiltiga körkort.

I sitt av riksdagen godkända *utlåtande nr 6 år 1962* uttalade *tredje lagutskottet* i anledning av *motionerna*, sedan utskottet erinrat om förslagen i ämnet såväl av 1953 års trafiksäkerhetsutredning i dess år 1957 avgivna betän-

kande som i de ovan nämnda vid 1958 års riksdag väckta motionerna, bl. a. följande.

Utskottet finner de skäl, som i dessa sammanhang anfördes av departementschefen och andra lagutskottet, alltjämt bärande. Utskottet vill särskilt hänvisa till gällande regler om återkallelse av körkort, vilka synes innebära en förhållandevis god garanti för att olämpliga fordonsförare kommer att betagas rätten att inneha körkort. Det bör också beaktas att värdet ur prövospunkt måste bli mycket varierande beroende på olikheter under prövotiden i fråga om både körsträcka och trafikförhållanden de olika förarna emellan. Den förbättring av trafiksäkerheten, som skulle kunna vinnas vid ett genomförande av motionärernas förslag, synes än vidare knappast stå i rimlig proportion till den administrativa belastning, som den föreslagna omprövningen måste medföra. Behovet av att körkort i möjligaste mån förbehålles personer med erforderlig kompetens synes utskottet bäst kunna nås genom åtgärder ägnade att ytterligare effektivisera förarutbildning och körkortsprov.

I de ovan berörda *direktiven* för *bilförarutredningen* anføres i denna del följande (se riksdagsberättelsen år 1963 s. 181).

I det betänkande som år 1957 avgavs av 1953 års trafiksäkerhetsutredning framlades förslag att körkort skulle vara provisoriskt under ett år från utfärdandet, varefter slutlig ställning skulle tagas rörande innehavarens lämplighet som motorfordonsförare. I det anförande till statsrådsprotokollet, vari jag förordade proposition till riksdagen på grundval av betänkandet (prop. 1958: 69 s. 67), framhöll jag beträffande frågan om provisoriskt körkort, att ett system som det föreslagna f. n. inte borde införas med hänsyn till att man borde avvakta erfarenheterna av de skärpta reglerna angående återkallelse av körkort, som samtidigt underställdes riksdagens prövning. Vid frågans behandling i riksdagen förklarade sig andra lagutskottet (L²U 1958: 20) dela denna uppfattning. Den skärpta trafiksituationen motiverar emellertid att frågan om införande av provisoriska körkort nu tages upp till förnyat, förutsättningslöst övervägande i samband med den förordade översynen av hela förarutbildningen.

Ett annat spörsmål som framförts i diskussionen om ökad trafiksäkerhet gäller möjligheten att fortlöpande kunna följa körkortsinnehavarnas utveckling och ingripa om en förare i något hänseende skulle visa sig vara klart olämplig att föra motorfordon. Därvid har bl. a. föreslagits införande av en periodisk kontroll, vid vilken förarnas hälsotillstånd skulle kontrolleras och sådana förare utmönstras som från medicinska synpunkter icke är lämpliga att föra bil. Vidare har hävdats att man genom särskilt anordnade prov borde utröna om vederbörande innehar erforderliga kunskaper och färdigheter att framföra motorfordon. Det förtjänar framhållas, att man i vissa länder — t. ex. Danmark, Finland och Norge — begränsat körkortets giltighet och föreskrivit särskilda villkor för dess förlängning. Utredningen synes böra överväga här berörda spörsmål på nytt för vårt lands del. Därvid bör utredningen samråda med de svenska ledamöterna i nordiska vägtrafikkommittén, vilken har till uppgift bl. a. att koordinera vägtrafiklagstiftningen i de nordiska länderna.

Villkor för rätt att föra moped

Gällande bestämmelser

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 motorcykel, 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 k ö r k o r t s t v å n g 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 handlung, skulle detta sannolikt motverka syftet med ifrågasvarande 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 m i n i m i å l d e r av 16 år för rätt att föra cykel med hjälpmotor. I samband härmed må anmärkas, att körkort för motorcykel 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 anförtros 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:t 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 å l d e r s g r ä n s e n 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.

Behörighet att föra motorbåt

I svensk rätt finns ingen åldersgräns föreskriven för rätt att framföra motordriven båt, som icke är avsedd för last eller betalande passagerare. Ej heller krävs för sådan rätt av myndighet utfärdad behörighetshandling.

Frågans tidigare behandling

Genom *propositionen nr 94 år 1962* förelades riksdagen förslag till sjötrafikförordning, vilket förslag ledde till utfärdande av sådan förordning den 18 maj 1962. I propositionen erinrar *departementschefen* inledningsvis om den snabba ökningen under senare år av trafiken med nöjesbåtar på våra vatten. Det anges att, medan antalet motorbåtar år 1956 utgjorde omkring 86 000, motsvarande siffra för 1961 var 180 000. Departementschefen finner en fortsatt ökning av motorbåtsbeståndet vara att påräkna också de närmast kommande åren. Det totala antalet fritidsbåtar — från den vanliga roddbåten till den sjövärdiga utsjöjakten — torde, säges det, i dag närma sig siffran 500 000. Härvid bör bemärkas att en stor del av de nytillkomna båtarna utgöres av motorbåtar, som kan uppnå betydande hastighet.

Departementschefen anför härefter följande:

»Den utveckling som sålunda äger rum ställer ökade krav på hänsyn och gott omdöme hos dem, som färdas i våra farvatten. Med detta krav förenas fordran på dem, som manövrerar båtarna, att de har god kännedom om de regler som gäller för trafiken på sjön. Det är uppenbart, att myndigheternas möjligheter att verka för goda förhållanden i trafiken till sjöss är begränsade. När det gäller trafiken med nöjesbåtar, är det nödvändigt att i första hand lita till den enskildes ansvarskänsla och till frivilliga insatser för att effektivt sprida kunskaper om gällande bestämmelser och propagera för bättre sjövätt. Det är mig angeläget att i detta sammanhang vitsorda det värdefulla arbete, som nedlägges av våra båtklubbar och andra frivilliga

organisationer på detta område. Jag vill även erinra om den verksamhet i fostrande syfte, som efter initiativ från sjöfartsstyrelsen bedrivs inom en särskild kommitté med representanter för olika intressen på sjöfartens område. Här må vidare nämnas den nyligen inrättade och efter styrelsens anvisningar bedrivna kursverksamheten syftande till frivilligt avläggande av kunskapsprov för förarintyg för segel- och motorbåtar. Det är min förhoppning att dess kurser skall utnyttjas i så stor utsträckning som möjligt.

Från remisshåll har fråga väckts om registrering av nöjesbåtar och om särskilda kompetenskrav för förare av sådana båtar. Då behovet av reformer på dessa punkter icke för närvarande torde vara mera framträdande, anser jag ytterligare erfarenhet av trafiken till sjöss böra avvaktas innan frågorna härom närmare prövas.

Jag vill slutligen omnämna, att sjöfartsstyrelsen i sin framställning särskilt tagit upp riskerna av att snabba motorbåtar framföres av minderåriga och föreslagit en bestämmelse med förbud för den som icke fyllt femton år att föra fartyg, som kan framföras med högre fart än 10 knop. Förslaget har emellertid icke tillkommit utan viss tvekan inom styrelsen. Denna har varit betingad bl. a. av nackdelarna av en stel åldersgräns, som drabbar såväl omdömesgill och ansvarsmedveten ungdom som de kategorier ungdomar av vilka man har mindre god erfarenhet om deras uppträdande till sjöss och vilka närmast varit i åtanke med förbudet. Även bristen på statistiskt material som utgör belägg för de olycksrisker, som anses förbundna med ungdomars framfart med snabba motorbåtar, har föranlett betänksamhet inför ett kategoriskt förbud som det föreslagna. Det må även nämnas, att vid remissbehandlingen av förslaget från ett par håll ifrågasattes höjning av den föreslagna åldersgränsen. Jag delar den tveksamhet som framkommit inför den föreslagna förbudsregeln. Härtill kommer, att tillgängligt material icke finns som närmare belyser den viktiga frågan om vilken åldersgräns som bör väljas, därest ett förbud anses böra genomföras. På grund av det anförda saknas enligt min uppfattning för närvarande erforderligt underlag för ett ingripande av den art sjöfartsstyrelsen föreslagit. Utvecklingen bör emellertid följas med största uppmärksamhet. Jag förutsätter därvid att styrelsen samlar det material och verkställer den ytterligare utredning som kan erfordras för en förnyad bedömning av frågan. Det bör ankomma på styrelsen att så snart faktiskt underlag för sådan bedömning föreligger inkomma till Kungl. Maj:t med förslag som kan påkallas därav.»

I sitt i anledning av propositionen avgivna *utlåtande nr 33 år 1962*, vilket godkändes av riksdagen, hemställde *tredje lagutskottet* att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet i utlåtandet anfört. I detta uttalades i förevarande fråga följande.

Vad härefter angår förbud för de lägre åldersgrupperna — i första hand då barn under 15 år — att föra mera snabbgående motorbåtar, vill utskottet såsom sin mening uttala, att den nuvarande friheten på området torde vara ägnad att medföra avsevärda faromoment inte bara för de unga båtförarna själva och passagerarna i av dem förda farkoster utan även för annan trafik på sjön liksom för bl. a. badande. Utskottet vill därför särskilt understryka

vikten av att utvecklingen ägnas den största uppmärksamhet i fortsättningen och att frågan blir föremål för förnyat övervägande, så snart erforderligt underlag därför föreligger.

Trafikundervisningen i skolor och andra läroanstalter

Trafikundervisningen i läroanstalterna regleras genom cirkulär den 17 april 1959 till skolöverstyrelsen m. fl. (SFS nr 137/1959). I cirkuläret angives bl. a.: Målsättningen för undervisningen i skolorna skall vara att bi-bringva eleverna kunskap om samt förståelse och respekt för gällande trafikregler. Vid lärarutbildningsanstalt skall trafikundervisningen främst åsyfta att göra de blivande lärarna skickade att meddela sådan undervisning. — Beträffande *folkskola* och *försöksskola* samt *enskild skola* med motsvarande undervisning skall i varje klass och under varje termin anordnas särskild trafikundervisning. Den skall omfatta fem till sju lektioner och två halva friluftsdagar. I årskurs 7 eller — om skolplikten omfattar mer än sju år — i årskurs 8 skall under ena terminen sagda utbildning å friluftsdagar utbyttas mot en sammanhängande kurs i trafik-kunskap. Kursen skall omfatta 12 lektioner och skall också förläggas till friluftsdagar. Den bör främst behandla motortrafikens problem samt trafikolyckorna och deras orsaker. Utöver denna särskilda trafikundervisning skall undervisning i trafik-kunskap i lämplig omfattning meddelas i samband med andra undervisningsmoment. Där så lämpligen kan ske och medel för ändamålet finnes, bör frivillig kurs i trafik-kunskap anordnas. De här angivna reglerna gäller även beträffande motsvarande årskurser i *läroverk* och *högre kommunal skola* ävensom, i den utsträckning nomadskoleinspektören bestämmer, beträffande *nomadskola*. — I här ovan ej omnämnda årskurser av läroverk och högre kommunal skola liksom i *kommunalt allmänt gymnasium*, *fortsättningsskola* och *folkhögskola* bör undervisning i trafik-kunskap i lämplig omfattning förekomma i samband med andra undervisningsmoment. — I *särskolor* av olika slag skall trafikundervisning anordnas i så stor omfattning, som finnes lämpligt och möjligt, i enlighet med de närmare bestämmelser skolöverstyrelsen meddelar. — Beträffande *skolor under överstyrelsen för yrkesutbildning* bestämmer överstyrelsen om och i vad mån trafikundervisning skall meddelas. Vissa direktiv härutinnan lämnas. — Vid *folkskoleseminarium*, *lärarhögskola* och *gymnastiska centralinstitutet* skall trafikundervisningen meddelas dels fortlöpande i lämplig utsträckning och dels i form av en sammanhängande kurs, motsvarande sju lektioner. Närmare anvisningar rörande de ämnen, som bör behandlas på denna kurs, lämnas också. — Vid *kurser för utbildning eller fortbildning av lärare* bör anordnas trafikundervisning, om så finnes möjligt.

I sin publikation *Aktuellt från skolöverstyrelsen* nr 38/1960 har *skolöverstyrelsen* lämnat deltaljerade anvisningar rörande trafikundervisningen i de överstyrelsen underställda skolorna. Därjämte har skolöverstyrelsen i sam-

arbete med Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande utgivit en handledning i trafikundervisning.

Några motsvarande anvisningar från *överstyrelsen för yrkesutbildning* har, enligt vad utskottet har sig bekant, inte utfärdats.

Såsom framgår av det ovanstående väcktes vid 1962 års riksdag en motion angående sänkning av körkortsåldern. I den genom motionen väckta frågan om trafikundervisningen uttalade *tredje lagutskottet* i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 23 följande.

I motionen behandlas ingående behovet av ökad trafikundervisning i skolor och andra läroanstalter. Denna fråga har på senare tid intagit en framskjuten plats i trafiksäkerhetsdebatten. Utredning i denna del har också förordats i flera av remissyttrandena. Såsom ovan angivits, har detta spörsmål emellertid aktualiserats i andra sammanhang vid innevarande riksdag. Utskottet finner det för sin del vara ett från trafiksäkerhetssynpunkt väsentligt intresse att ungdomen tidigt bibringas grundliga insikter i trafikkunskap och anser det därför önskvärt att frågan i erforderlig utsträckning beaktas i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet finner emellertid — särskilt då dessa spörsmål torde ankomma på särskilda utskottet i anledning av motionerna I: 61 och II: 76 — ej skäl att i anledning av den förevarande motionen närmare ingå på de frågor, som är av betydelse i detta avseende.

I sitt av riksdagen i denna del godkända utlåtande nr 1 år 1962 fann *särskilda utskottet* ej skäl föreslå någon riksdagens åtgärd i anledning av sistnämnda motionspar.

I direktiven för *bilförarutredningen* anförs beträffande trafikundervisningen följande (se riksdagsberättelsen år 1963 s. 181).

En grundläggande allmän trafikundervisning meddelas sedan många år tillbaka i skolorna. Med hänsyn till bilismens roll i dagens men framförallt morgondagens samhälle, där praktiskt taget varje vuxen medborgare får behov av körkort, talar starka skäl för att denna undervisning får en sådan uppläggning och ges ett sådant innehåll att den i högsta klassen i grundskolan kan utmynna i en teoriutbildning motsvarande den som bör krävas för erhållande av körkort för bil. Härför torde icke krävas någon ökning av den tid som enligt Kungl. Maj:ts cirkulär den 17 april 1959 skall avdelas för trafikundervisning i skolorna. I första hand behövs ett mer effektivt utnyttjande av den tid som avdelats för trafikundervisning. I detta syfte bör utredningen bl. a. överväga vilka åtgärder som bör vidtagas för att öka tillgången på lämplig lärarpersonal för trafikundervisning och för att utrusta skolorna med olika hjälpmedel för denna undervisning. Vidare bör undersökas huruvida inte trafikundervisningen — som i olika stadier bör ta sikte på uppträdandet i trafiken som gångtrafikanter, cyklist resp. motorfordonsförare — i sin helhet skulle kunna obligatoriskt ingå i något ämne på schemat. Det nuvarande samarbetet med polisen och olika organisationer bör bibehållas och helst utvecklas ytterligare men därutöver bör prövas huruvida icke skolöverstyrelsen bör ha tillgång till trafikexpertis med pedagogisk utbildning. Vidare bör särskilt undersökas möjligheterna att i ökad utsträckning använda skoltelevision och skolradio i trafikundervisningen. Dessa media bör med stor effektivitet kunna utnyttjas i trafikundervisningens tjänst.

Utskottet

I förevarande motioner behandlas frågor om körkortsåldern, licens efter avlagda kunskapsprov som villkor för rätt att föra moped och snabbare motorbåt, interimitistiska körkort och licenser samt om kostnadsfri trafikundervisning.

Gällande bestämmelser i vägtrafikförordningen om körkortsålder innebär i huvudsak att körkort endast får meddelas, för bil den som fyllt 18 år samt för motorcykel och traktor den som fyllt 16 år. Om innehavare av körkort för motorcykel ej fyllt 18 år, gäller körkortet bara för s. k. lätt motorcykel. Vissa undantagsbestämmelser finnes; bl. a. kan enligt militär vägtrafikkungörelse körkort för bil utfärdas för den som fyllt 16 år.

I motionen II: 734 framhålles att i vissa länder körkort utfärdas vid betydligt lägre åldersgränser än i Sverige. Enbart detta förhållande skulle enligt motionärerna vara ett tillräckligt motiv för en översyn av ifrågasvarande bestämmelser, eftersom den svenska ungdomen är tekniskt intresserad och kunnig. Den pågående strukturomvandlingen inom samhället anses vidare medföra avsevärda transportproblem för den ungdom på landsbygden, som efter avslutad folk- eller grundskola vill fortsätta sina studier vid närmaste läroverk men bo kvar i hemmet. Motionärerna anser slutligen att de som aldrig hunnit vänja sig vid vänstertrafiken bäst kan anpassa sig till den kommande högertrafiken och att därför möjlighet bör öppnas för ungdom under 18 år att inför denna trafikreform få körkort för bil. På i huvudsak dessa skäl hemställes i motionen om utredning beträffande sänkning av körkortsåldern.

I motionen II: 740 framhålles bl. a. att huvudregeln om 18 år som minimiålder för rätt att erhålla körkort är inkonsekvent så till vida som 16-åringar tillåtes framföra lätta motorcyklar, vilka är minst lika farliga för trafiken som bilar, ävensom militära fordon. Motionärerna erinrar också om det tilltagande spritmissbruket bland ungdomen och säger sig ha all anledning att förmoda att en sänkning av körkortsåldern skulle bli ett verkligt nykterhetspolitiskt instrument. Härvid hänvisas till bestämmelserna om lämplighetsintyg såsom villkor för körkort och om återkallelse av körkort. I motionen framföres jämväl vissa synpunkter på förarutbildningen. Motionärerna hemställer om en grundlig och allsidig utredning av frågan om körkortsåldern.

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 avvika 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 alltså 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. Vidare omfattar bilförarutredningens uppdrag bl. a. en översyn av vissa körkortsbestämmelser. Det kan därför tänkas att utredningens resultat skapar nya förutsättningar för en sänkning av körkortsåldern. Det anförda ger enligt utskottets mening vid handen att, även om en sådan reform är tänkbar, tidpunkten för densamma ännu ej är inne. Med hänsyn till frågans nära samband med bilförarutredningens uppdrag kan det ej heller anses utslutet att utredningen får anledning att pröva densamma. Vid angivna förhållanden anser utskottet att de i motionerna framställda yrkandena om utredning i ämnet ej bör bifallas.

För rätt att föra moped har i mopedförordningen icke stadgats krav på körkort eller annan behörighetshandling. Föraren måste dock ha uppnått 15 års ålder. I motionen II: 734 beröres frågan, huruvida sådan rätt bör kunna beredas ungdom, som ej uppnått den sålunda föreskrivna åldersgränsen. Motionärerna framhåller att befolkningsuttunningen fortskridit så hastigt att skolskjutsar allt oftare drages in med påföljd att enstaka barn tvingas att cykla till skolan. I många fall, speciellt under den kallare årstiden, kan problemet endast lösas genom inackordering. Det anföres vidare att ungdomar i åldern 13—14 år, vilka under ferierna vill ta anställning som exempelvis varubud, saknar möjlighet därtill, då de ej

äger rätt att föra mopedvarucykklar. Från dessa synpunkter synes det motionärerna även angeläget att det utredes, om rätten att föra moped bör förenas med ett kunskapsprov i allmänna trafikregler, vilket prov skulle kunna avläggas inför närmaste polisman. I motionen hemställs om utredning huruvida innehav av en efter avlagda kunskapsprov i trafikregler utfärdad licens bör krävas för rätt att föra moped.

Motionärerna synes närmast avse att sänka den i mopedförordningen fastställda åldersgränsen, varvid som villkor för de nya årsgruppernas rätt att föra moped skulle krävas innehav av licens. Också denna reform skulle således leda till att nya grupper förare av motorfordon skulle tillåtas uppträda i trafiken. De betänkligheter som i det föregående redovisats mot en sådan utveckling bör enligt utskottets mening allvarligt beaktas även i detta sammanhang, särskilt som de nya trafikanter, som här avses, är mycket unga. På sätt närmare utvecklats i den inledande redogörelsen har gällande åldersgräns 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 beaktar härvid att kraven för erhållande av dylikt bevis icke torde kunna utformas så att en effektiv utgallring av olämpliga förare kan åvägbringas. Därest med motionen avses att generellt införa krav på innehav av kompetensbevis, vill utskottet erinra om att denna tanke avvisats av statsmakterna vid mopedförordningens tillkomst. Något skäl för ändrat ståndpunktstagande härvidlag synes ej föreligga. Vid angivna förhållanden kan utskottet ej biträda motionärernas yrkande, såvitt nu är i fråga.

För rätt att framföra motorbåt, som ej är avsedd för last eller betalande passagerare, finnes i svensk rätt ingen åldersgräns föreskriven. Ej heller kräves för sådan rätt innehav av kompetensbevis.

I motionen II:734 ifrågasättes om icke licens borde fordras för rätt att framföra motorbåt med hastighet över 10 knop, varvid licensen skulle utgöra bevis om avlagt prov i enklare sjönavigation och allmänt »båtvett». Motionärerna hemställer om utredning i ämnet.

Av den inledande redogörelsen framgår att frågor om särskilt kompetenskrav för förare av nöjesbåtar samt om förbud för den som icke fyllt 15 år att föra snabbare sådana fartyg aktualiserats vid tillkomsten av 1962 års sjötrafikförordning. Ehuru förordningen f. n. saknar bestämmelser i dessa hänseenden, ansågs särskilt den senare frågan böra bli föremål för fortsatt uppmärksamhet. Vid ärendets behandling anförde sålunda detta utskott bl. a. att den nuvarande friheten på området torde vara ägnad att medföra avsevärda faromoment ej blott för de unga båtförarna själva och

passagerarna i de av dem förda båtarna utan även för annan trafik på sjön liksom för badande. Mot bakgrund härav är motionärernas förslag, som främst synes avse de yngre förarnas rätt att framföra motorbåt, uppenbarligen förtjänt av beaktande. Såsom förutskickats vid sjötrafikförordningens tillkomst verkställes emellertid inom sjöfartsstyrelsen den utredning, som kan erfordras för en förnyad bedömning av spörsmålet, och styrelsen har att, så snart faktiskt underlag för sådan bedömning föreligger, inkomma till Kungl. Maj:t med de förslag som kan påkallas därav. Motionärernas önskemål om utredning har enligt utskottets mening härigenom i allt väsentligt tillgodosetts. Vad i denna del yrkats i motionen är således ej av beskaffenhet att böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

I motionen II: 734 upptages vidare frågan om *i n t e r i m i s t i s k a k ö r k o r t o c h l i c e n s e r*. Motionärerna ifrågasätter om icke såväl körkort som de föreslagna licenserna borde vara interimistiska under ett visst antal år. Medvetandet om att dessa kompetensbevis omedelbart kan indragas, om polismyndigheten finner att innehavaren »buskort» i tätbebyggda samhällen, uppträtt störande i trafiken eller i övrigt uppträtt oskickligt genom exempelvis alkoholmissbruk, skulle enligt motionärernas mening vara ett effektivt korrektiv mot icke önskvärt uppträdande. Motionärerna hemställer om utredning också av dessa frågor.

Utskottet har tidigare avstyrkt utredning om införande av licenser för framförande av moped och snabbare motorbåt och saknar därför anledning att uppehålla sig vid spörsmålet, huruvida sådana licenser bör göras interimistiska. Vad angår körkortet, har bilförarutredningen enligt sina direktiv att upptaga frågan om införande av provisoriska körkort till förnyat, förutsättningslöst övervägande i samband med översynen av hela förarutbildningen. Motionärernas yrkande i detta hänseende omfattas sålunda av utredningens uppdrag. Vid angivna förhållanden synes någon riksdagens åtgärd i anledning av nu berörda motionsyrkanden ej påkallad.

Vad slutligen angår *t r a f i k u n d e r v i s n i n g e n i s k o l o r n a*, ifrågasättes i motionen II: 734 bl. a., om icke samhället borde ordna kostnadsfri undervisning i trafik-kunskap för erhållande av de med motionen avsedda licenserna. Sådan undervisning skulle enligt motionärerna lämpligen kunna bedrivas i yrkesskolornas regi. I motionen yrkas utredning jämväl i detta hänseende.

Utskottet anser under hänvisning till sitt ställningstagande i licensfrågan att någon riksdagens åtgärd ej heller erfordras i anledning av detta yrkande. Utskottet, som i annat sammanhang framhållit det väsentliga från trafik-säkerhetssynpunkt i att ungdomen tidigt bibringas grundliga insikter i trafik-kunskap, hyser emellertid sympati för syftet i såväl motionen II: 734 som motionen II: 740 att förbättra trafikundervisningen i skolorna. Denna

fråga överväges f. n. inom bilförarutredningen. Enligt utredningens direktiv bör trafikundervisningen i olika stadier ta sikte på uppträdandet i trafiken som gångtrafikant, cyklist respektive motorfordonsförare. Undervisningen i skolorna bör sålunda få en sådan uppläggning och ges ett sådant innehåll att den i grundskolans högsta klass kan utmynna i en teoriutbildning motsvarande den som bör krävas för erhållande av körkort för bil. Beträffande den praktiska utbildningen framhålles i direktiven de möjligheter som torde finnas att i ökad utsträckning förlägga utbildningen av främst yrkesförare till de allmänna yrkesskolorna. Önskemålen om utredning i förevarande hänseende har således i viss mån tillgodosetts genom utredningens direktiv.

På grund av det anförda får utskottet hemställa,
att förevarande motioner, nämligen
a) II: 734 samt
b) II: 740,
icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 2 april 1964

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson, Lindahl, Göran Karlsson*, Ebbe Ohlsson*, Svante Kristiansson*, Jonasson, Akesson och Erik Jansson;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp*, Nyberg, Svenning, Mattsson, Tobé*, Bengtson i Solna och Hammarberg.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.