

## Nr 55

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående inrättande av statens trafiksäkerhetsverk, m. m.; given Stockholms slott den 3 mars 1967*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

## GUSTAF ADOLF

*Olof Palme*

---

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås — på grundval av ett av bilförarutredningen och körtidsutredningen framlagt betänkande (SOU 1965:43) — att en särskild trafiksäkerhetsmyndighet för vägtrafiken, statens trafiksäkerhetsverk, inrättas den 1 januari 1968. Verket föreslås bl. a. överta de arbetsuppgifter, som nu ankommer på trafikbyrån inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens bilinspektion. Vidare avses högertrafikkommissionens kvarstående arbetsuppgifter och befogenheter föras över till trafiksäkerhetsverket från samma tidpunkt. Verksamheten inom den centrala administrationen föreslås fördelad på fyra byråer. För förarprov, fordonsbesiktning m. m. föreslås en regional organisation med sju distrikt.

Verket föreslås få en lekmanstyrelse bestående av fem ledamöter med en generaldirektör som ordförande.

Arbetskyddsverket föreslås svara för arbetstidsinspektionen för vägtrafiken. Utbildningen av trafikskolepersonal föreslås ske under skolöverstyrelsens överinseende.

Statens biltrafiknämnd föreslås upphöra den 1 januari 1968. Kvarvarande tillståndsgivning till linje- och beställningstrafik samt transportförmedling föreslås överförd till länsstyrelserna.

Vidare föreslås, att en ny myndighet för vissa beredskapsfrågor m. m.,  
1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1967. 1 saml. Nr 55*

transportnämnden, inrättas. Denna nämnd skall överta centrala civila transportkommitténs arbetsuppgifter samt vissa av biltrafiknämndens tillståndsärenden och beredskapsplaneringsfrågorna rörande vägtrafiken.

I propositionen redovisas slutligen på grundval av de förslag som bilförarutredningen lagt fram i betänkandet Körkortet och trafikutbildningen (SOU 1965: 42) ställningstaganden rörande differentiering av förarbevis, körkortsålder, förarutbildning, förarprov, trafikundervisning i skolorna och körkortsregistrering m. m. Körkortets närmare utformning och frågan om eventuellt utbyte av nuvarande förarbevis bör klarläggas innan den exakta tidpunkten för körkortsreformen fastställs. Det är av vikt att det så snart som möjligt blir klart vilka bestämmelser som kommer att gälla så att alla berörda får erforderlig tid för förberedelser. Riksdagen föreläggs därför redan nu förslag rörande körkortens giltighet m. m.

För budgetåret 1967/68 begärs för angivna ändamål anslag om sammanlagt 11 461 000 kr.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott  
den 3 mars 1967.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, KLING, EDENMAN, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, GUSTAFSSON, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF.

Chefen för kommunikationsdepartementet statsrådet Palme anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga angående *inrättande av statens trafiksäkerhetsverk, m. m.* och anför.

I prop. 1967: 1 (bil. 8 s. 54) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att, i avvaktan på särskild proposition i ämnet, för budgetåret 1967/68 beräkna till trafiksäkerhetsmyndighet m. m. ett anslag av 11 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen. Beredningen av denna fråga är nu avslutad och jag anhåller att få redogöra för den närmare.

### I. Inledning

För att utreda förarutbildningen och därmed sammanhängande spörsmål tillkallade dåvarande departementschefen den 28 september 1962, med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 15 augusti 1962, särskilda sakkunniga, nämligen landshövdingen Gösta Elfving, ordf., tekniske direktören Carl-David Burén, rektorn Bertil Kallerdahl, riksdagsmannen Hans Levin, ombudsmannen Sune Persson, expeditionschefen Lars Skiöld samt direktören Alvar Thorson (direktiv se 1963 års riksdagsberättelse s. 178).

För att utreda regleringen av arbetsförhållandena inom landsvägstrafiken tillkallade vidare dåvarande departementschefen den 28 juni 1963, med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande samma dag, särskilda sakkunniga, nämligen landshövdingen Gösta Elfving, ordf., direktören Erik Elmstedt, riksdagsmännen Gösta Karlsson och Lars Schött samt ombudsmannen Hjalmar Svensson (direktiv se 1964 års riksdagsberättelse s. 208).

De sakkunniga, som antagit benämningarna *bilförarutredningen* resp. *körtidsutredningen*, har den 26 maj 1965 överlämnat ett gemensamt betänkande *Statens trafikverk* (SOU 1965: 43), i vilket föreslås inrättande av en ny trafikmyndighet.

*Bilförarutredningen* har därjämte samma dag överlämnat betänkandet *Körkortet och trafikutbildningen* (SOU 1965:42).

Yttranden över betänkandena har avgetts av rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren, arbetarskyddsstyrelsen, medicinalstyrelsen, postverket, statens järnvägar (SJ), väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens väginstitut, statens biltrafiknämnd, statens trafiksäkerhetsråd, statens högertrafikkommission, statskontoret, statistiska centralbyrån, centrala folkbokförings- och uppborädsnämnden, riksarkivet, skolöverstyrelsen, domänstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, trafikmålskommittén, centrala civila transportkommittén (CCT), nordiska vägtrafikkommittén, bilregisterutredningen, Svenska stadsförbundet, Svenska kommunförbundet, Statstjänstemännens riksförbund (SR), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Sveriges akademikers centralorganisation (SACO), Landsorganisationen i Sverige (LO), Svenska arbetsgivareföreningen (SAF), Svenska transportarbetareförbundet, Svenska järnvägsmannaförbundet, Svenska kommunalarbetareförbundet, Riksförbundet landsbygdens folk (RLF), Svenska vägföreningen, Motorbranschens riksförbund, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Näringslivets trafikdelegation, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska taxiförbundet, Biltrafikens yrkesnämnd, Automobilbesiktningsmännens förening, Folkrorelsernas trafikskoleförbund, Sveriges trafikskolors riksförbund, Trafikassistenternas förening, Sveriges läkarförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Trafikförsäkringsföreningen, Aktiebolaget Svensk Bilprovning, Försvarets motorklubb, Kungl. Automobilklubben (KAK), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Motormännens riksförbund (M), Cykel- och mopedfrämjandet, Svenska röda korsets överstyrelse, Sveriges grossistförbund, Sveriges socialdemokratiska ungdomsförbund (SSU), Folkpartiets ungdomsförbund (FPU) och Centerns ungdomsförbund (CUF). Överståthållarämbetet och flertalet länsstyrelser har bifogat yttranden från bl. a. länskolnämnder, förste bilinspektörer, länsläkare, polismästare, bilskoleföreningar och åkeriföreningar.

*Centrala civila transportkommittén* har i skrivelse den 6 september 1965 hemställt att kommitténs arbetsuppgifter för beredningsplanering av den civila transportreglerande verksamheten vid krig eller krigsfara överförs till ett fristående permanent organ med myndighets ställning.

Yttranden över skrivelsen har avgetts av överbefälhavaren, postverket, statens järnvägar, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, sjöfartsstyrelsen, luftfartsverket, statens biltrafiknämnd, statens jordbruksnämnd, överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap, arbetsmarknadsstyrelsen, civilförvarsstyrelsen och samtliga civilbefälhavare.

Förhandlingar har förts mellan statens avtalsverk och berörda personalorganisationer rörande de förslag till lönegradsplacering av vissa tjänster, som redovisas i det följande. Avtal har träffats — under förbehåll av Kungl.

Maj:ts godkännande — angående löneställningen för dessa tjänster i de föreslagna myndigheterna. Riksdagens löne delegation har den 1 mars 1967 godkänt avtalet.

Jag kommer först att närmare behandla organisationsfrågorna och därefter frågorna rörande körkort och trafikutbildning m. m.

## II. Ny trafiksäkerhetsmyndighet m. m.

### Nuvarande organisation

Alltsedan särskild lagstiftning angående motorfordonstrafiken kom till stånd år 1906 har föreskrifter meddelats rörande vägar, motorfordon och förare. Dessa föreskrifter avser att öka trafiksäkerheten och innehåller därför till stor del regler om kontroll och besiktning. Allteftersom utvecklingen gått framåt och trafikintensiteten stegrats har ett successivt ökat behov uppstått av nya och effektivare åtgärder för ökad trafiksäkerhet på gator och vägar. De nya arbetsuppgifterna har från början lagts på befintliga organ med näraliggande verksamhet. Efter hand som ytterligare uppgifter tillkommit har dessa organ pålagts även dessa uppgifter eller också nya organ skapats. Följden härav har blivit att arbetet uppdelats på ett flertal händer. Detta gäller såväl trafiksäkerhetsarbetet i stort som olika funktioner av detta, t. ex. kontrollverksamheten i fråga om motorfordon och förare, utbildningsverksamheten, forskningen, tillståndsprovningen och övervakningsverksamhet av olika slag.

Denna splittring har sedan länge uppmärksamats och kritik har riktats mot den nuvarande ordningen med bristande enhetlighet och risker för otillfredsställande effektivitet och dubbelarbete. Olika förslag har tidigare lagts fram i syfte att förbättra situationen och åtgärder har också vidtagits för att höja trafiksäkerhetsarbetets effektivitet. Åtgärderna har emellertid hittills begränsats till partiella reformer.

### *Trafiksäkerhet och väghållning*

En av de viktigaste funktionerna inom trafiksäkerhetsområdet är de *vägtekniska åtgärder* som syftar till förbättringar av vägnätet och en säkrare trafikmiljö. Denna del av trafiksäkerhetsarbetet vilar till övervägande delen på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vid sidan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fullgör statens väginstitut vissa arbetsuppgifter av vägteknisk art.

De *trafikreglerande åtgärderna* syftar till att med beaktande av trafiksäkerhetens krav och de trafikpolitiska intressena skapa goda förutsättningar för framkomst- och uppställningsmöjligheter för fordon. Grundläggande för trafikregleringen är stads- och byggnadsplaneringen, som inrymmer trafiktekniska synpunkter på utformningen av gator och broar samt överväganden rörande den kollektiva trafiken, parkeringsfrågor och frågor om en

ändamålsenlig trafikdirigering och trafikövervakning. Trafikregleringen får i huvudsak sitt uttryck i olika föreskrifter om vägmärken, hastighet, köriktning, parkering, inskränkningar i trafiken o. d. Beslut om sådana föreskrifter ankommer på skilda myndigheter.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ansvaret för vägmärken, vägmärkningar och principiella frågor om hastighetsbegränsningar.

De år 1965 inrättade trafiknämnderna i kommunerna beslutar i de frågor om trafikreglering, som tidigare handlades av länsstyrelse eller lokal polismyndighet. Länsstyrelse skall dock fortfarande besluta om bl. a. hastighetsbegränsningar, vägs karaktär av motorväg eller huvudled samt meddela bestämmelser om axeltryck och bruttovikt.

Beslut om inskränkning i trafiken beträffande särskilda slag av fordon samt om vad som lokalt skall tillåtas i fråga om fordons bredd och last ankommer på länsstyrelse i den mån beslut inte skall fattas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Den offentliga *kontrollen över att fordonsbeståndet* från teknisk synpunkt är i trafikdugligt skick sker genom olika slag av besiktningar av vilka de viktigaste är registrerings- och typbesiktningarna samt genom löpande fordonskontroll.

Registrerings- eller typbesiktning är en förutsättning för att fordon tas upp i bilregister som förs hos länsstyrelse och därmed också — med vissa undantag — för rätten att bruka fordonet.

Den löpande fordonskontrollen sker dels genom kontrollbesiktning efter beslut av länsstyrelse, dels genom flygande inspektion innefattande undersökning och provkörning av motordrivet fordon eller släpfordon för kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning. Vidare förekommer periodisk kontrollbesiktning, särskild kopplingsbesiktning samt beträffande begagnade fordon inspektion hos försäljare.

Fordonskontrollen har tidigare till övervägande del utförts av statens bilinspektion. År 1965 infördes en allmän periodisk fordonskontroll. Denna är årlig och avser registrerade motorfordon och släpfordon, äldre än tre år. Inspektionsverksamheten handhas av AB Svensk Bilprovning med av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen särskilt förordnade besiktningsmän, vilka har ämbetsansvar och står under tillsyn av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Typbesiktningsverksamheten och viss fordonskontroll ankommer på statens bilinspektion. Flygande inspektion ankommer på bilinspektionen och på av länsstyrelse förordnad polisman.

Kontrollen av militära fordon företas jämlikt militära vägtrafikkungörelsen den 5 november 1954 (nr 636, ändr. senast 1966: 26) av militära besiktningsmän, utbildade genom statens bilinspektions försorg.

I begreppet *förarprovskontroll* innefattas i detta sammanhang främst proven för körkort eller trafik kort.

Den som vill ha kör- eller trafik kort skall undergå prov, vilket som regel avläggs inför tjänsteman hos statens bilinspektion. Förarprov för traktor-körkort får dock avläggas inför annan, som förordnats av länsstyrelse att anställa sådana prov. Krigsmaktens personal har möjlighet avlägga förarprov för militär besiktningsman. På grundval av bl. a. det avlagda provet utfärdar länsstyrelse körkort.

Övningskörning med motorfordon sker i allmänhet i särskilda körskolor som bedriver sin verksamhet med länsstyrelsens tillstånd. Vid sådan skola skall finnas en ansvarig föreståndare samt i förekommande fall lärare och instruktörer. Personalen skall vara godkänd av länsstyrelse. Sådant godkännande får endast meddelas den som styrkt sin kompetens genom prov inför tjänsteman, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarats behörig att anställa prov för körskolepersonal. Körskola skall om möjligt minst en gång årligen inspekteras genom bilinspektionens försorg och skolan är i övrigt underkastad den tillsyn länsstyrelsen förordnar om.

*Trafikövervakningen*, som praktiskt taget helt är en uppgift för polisen, torde utgöra ett av de verksamaste medlen i ansträngningarna för bättre trafiksäkerhet.

Bilinspektionens personal medverkar i trafikövervakningen bl. a. genom sina befogenheter att verkställa flygande inspektion.

En annan form av trafikövervakning är den kommunala tillsynen över efterlevnaden av gällande föreskrifter rörande parkering och annan uppställning samt stannande av fordon.

För det allmänna *arbetarskyddet* inom vägtrafiken gäller arbetarskyddslagen den 3 januari 1949 (nr 1, ändr. senast 1966:109). Tillsyn och övervakning av lagens efterlevnad ankommer på arbetarskyddsmyndigheterna.

*Arbetstidsförhållandena* inom vägtrafikområdet regleras dels av den allmänna bestämmelsen i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648, ändr. senast 1967:5) om förbud mot förande av fordon under uttrötningstillstånd, dels av lagen om arbetstidens begränsning den 16 maj 1930 (nr 138, ändr. senast 1964:191) samt vissa därtill anknyttande arbetstidslagar för speciella arbetsområden, dels av arbetarskyddslagen och dels av förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910, ändr. senast 1965:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. Arbetstidslagen innehåller bestämmelser om bruttoarbetstiden, bestämd främst för vecka och dygn, arbetarskyddslagen ger närmare regler om arbetstidens ordnande (raster, arbetspauser, nattvila och veckovila) och förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. ger särskilda stadganden om sammanhängande körtid samt om bruttoarbetstid och vilotid. För kontroll av efterlevnaden av sistnämnda föreskrifter har skapats ett system med förarböcker och färdskrivare.

Kontrollen över arbetarskyddsbestämmelserna och de allmänna arbetstidsreglerna utövas genom arbetarskyddsstyrelsen och den allmänna yrkes-

inspektionen i samma former som tillämpas på andra områden. Efterlevnaden av reglerna i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. övervakas främst genom statens biltrafiknämnd och polisen.

En särskild skyddsreglering utgör bestämmelserna i vägtrafikförordningen om maximilast, axeltryck och bruttovikt. Bestämmelserna om maximilast syftar till bl. a. att förhindra att fordon lastas tyngre än dess konstruktion tillåter med hänsyn till trafiksäkerheten. Bestämmelserna angående högsta tillåtna axeltryck och bruttovikt avser främst att skydda vägar och broar mot alltför hög belastning — alltså indirekt också ett trafiksäkerhetsfrämjande syfte. Övervakningen av dessa regler ankommer på polisen.

*Utbildningen* som en funktion inom trafiksäkerhetsarbetet innefattar ett flertal olika områden. Dit hör utbildning för kör- och trafikkort samt annan utbildning för yrkesmässig trafik, utbildning av körskolepersonal, av bilinspektions- och besiktningspersonal, vidareutbildning av förare, trafikundervisningen inom skolorna och den upplysning i trafiksäkerhetsfrågor som ges till allmänheten.

Körkortaspiranternas utbildning äger till övervägande delen rum vid körskolor enligt kursplaner som fastställs av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Styrelsen skall också meddela erforderliga föreskrifter om material för teoretisk undervisning i körskola samt granska och godkänna läroböcker för undervisningen.

I fråga om utbildningen för yrkesmässig trafik gäller f. n. inte några särskilda föreskrifter. Viss utbildning för erhållande av trafikkort förekommer vid de vanliga körskolorna. I landet finns också ett par yrkesskolor för lastbilschaufförer. Dessutom förekommer viss annan yrkesutbildning för yrkesförare.

Beträffande utbildningen av körskolepersonal gäller, att vederbörande, som skall godkännas av länsstyrelse, efter prov inför tjänsteman hos statens bilinspektion, genomgår särskild utbildning vid olika körskolor, vid kurser anordnade av Sveriges trafikskolors riksförbund eller vid särskilda på privat initiativ upprättade trafikinstitut. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen medverkar genom att godkänna kursplaner, ställa viss lärarpersonal till förfogande samt vid behov biträda vid val av övrig undervisningspersonal. Även andra former för undervisning och vidareutbildning av körskolepersonal förekommer.

Utbildning av bilinspektionens personal sker i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens regi vid centrala kurser för bilinspektörer och trafikassistenter. Besiktningsmännen hos AB Svensk Bilprovning utbildas vid en av bolaget inrättad anstalt. Särskild utbildning förekommer vidare för de militära besiktningsmännen för motorfordon samt för polismän som skall företa flygande inspektion.

Vidareutbildningen av motorfordonsförare är praktiskt taget helt byggd på frivillig grund och ombesörjs av olika organisationer, såsom NTF och



vissa motororganisationer. Motsvarande gäller trafiksäkerhetspropaganda och upplysningsverksamhet som är avsedd för allmänheten.

Trafikundervisning meddelas också inom det allmänna skolväsendets ram och kommer i olika former förskolebarnen till del.

*Tillståndsgivning* ingår som ett viktigt led i trafiksäkerhetsarbetet. Förare av fordon av olika slag måste ha tillstånd att föra fordon (körkort, trafik-kort etc.), fordonen måste vara godkända för olika slag av trafik, fordonsdetaljer skall likaledes vara godkända, körskolor måste ha tillstånd att bedriva sin verksamhet, lärare och instruktörer skall vara godkända för att få utbilda förare.

Gemensamt för i stort sett all tillståndsgivning inom detta område är att den föregås av någon form av besiktning, kontroll eller prov.

*Trafiksäkerhetsforskningen* består dels i att klarlägga orsakerna till trafikolyckorna och den relativa frekvensen av de olika orsaksfaktorernas förekomst, dels i att på grundval av en orsaksanalys undersöka vilka medel som praktiskt kan användas för att förebygga trafikolyckor och dels i att genomföra trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder. Inte minst viktig i detta sammanhang är orsaksanalysen, som innefattar vitt skilda ämnesområden, såsom praktisk psykologi, medicinsk forskning samt väg- och fordonsteknisk forskning.

Statens trafiksäkerhetsråd ägnar sig främst åt att främja forskning med huvudsaklig inriktning på problem rörande människans beteende i trafiken medan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen svarar för tekniska, företrädesvis trafiktekniska, rutinmässiga försök och analyser samt en fortlöpande granskning av olycksutvecklingen. Statens väginstitut är huvudorgan för den statliga vägforskningen.

En viktig förutsättning för trafiksäkerhetsarbetet är en tillförlitlig *trafikolycksfallsstatistik*. Denna ligger till grund för bedömanden av vägtekniska och trafikreglerande åtgärder inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, för kontroll- och utbildningsavväganden inom bilinspektionen, för trafikforskningen och för upplysningsverksamheten.

Riksstatistik över vägtrafikolyckor har funnits sedan 1935. Bestämmelser i ämnet återfinns i kungörelsen den 12 november 1965 (nr 561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor.

På grundval av statistiken registreras inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på kartblad de på landsbygdens allmänna vägar inträffade trafikolyckorna. Härigenom får man tidigt del av omständigheterna kring vägtrafikolyckorna och kan vidta åtgärder för att motverka nya olyckor på samma plats.

#### *Yrkesmässig trafik m. m.*

Gällande bestämmelser innebär att det krävs tillstånd för olika slag av yrkesmässig trafik. Denna tillståndsgivning är i huvudsak uppdelad mellan

statens biltrafiknämnd, länsstyrelserna och trafiknämnderna. I detta sammanhang må endast nämnas följande. För rätt att bedriva transportförmedling fordras med vissa undantag tillstånd av biltrafiknämnden. Nämnden meddelar också tillstånd till internationell landsvägstrafik. Yrkesmässig uthyrning av bil utan förare får ske endast efter tillstånd av länsstyrelsen i det län där rörelsen skall bedrivas.

För yrkesmässig trafik finns särskilda bestämmelser rörande *taxor* som länsstyrelserna har att utfärda. Allmänna grunder för att beräkna taxor fastställs av biltrafiknämnden som också fastställer vissa taxor.

*Beredningsplanläggningen* ifråga om landsvägstrafiken omfattar för biltrafiknämndens del vissa förberedelser, avsedda att underlätta det tekniska och administrativa genomförandet av landsvägstransporter i krig.

#### *Översikt över vissa myndigheter m. fl. och deras arbetsuppgifter inom trafik-säkerhetsområdet*

*Väg- och vattenbyggnadsverkets* uppgifter omfattar vägtekniska frågor såsom projektering, byggande och underhåll av vägar och broar samt trafik-säkerhetsfrågor inom såväl det fordonstekniska som det trafiktekniska området. Vidare är styrelsen chefsmyndighet för statens bilinspektion och tillsynsmyndighet för AB Svensk Bilprovning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafikbyrås främsta uppgift är att genom inspekterande och rådgivande verksamhet verka för sådana åtgärder inom vägväsendet som bidrar till ökad säkerhet och framkomlighet i trafiken.

Byrån arbetar på en avdelning för trafiksäkerhetsfrågor, en avdelning för trafikärenden, en avdelning för bilinspektion och en avdelning för järnvägsärenden.

Huvuduppgiften för avdelningen för trafiksäkerhetsfrågor är att studera vägens standard från trafiksäkerhetssynpunkt. I övrigt handhas frågor om bl. a. säkerhetsbälten och vägbelysning.

Inom avdelningen för trafikärenden handläggs ärenden angående vägtrafik, vägmärken samt transporttillstånd m. m.

Avdelningen för bilinspektionen handhar den verksamhet inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som sammanhänger med styrelsens uppgift att vara chefsmyndighet för statens bilinspektion m. m.

På avdelningen för järnvägsärenden ankommer den verksamhet som sammanhänger med styrelsens uppgift som tillsynsmyndighet över enskilda järnvägar och vissa spårvägar. Därjämte handläggs på avdelningen ärenden rörande säkerhetsanordningar vid korsningar i plan mellan järnväg och väg.

Arbetsuppgifterna för statens bilinspektion omfattar fordonskontroll, förarprovskontroll, utbildningsverksamhet samt vissa övriga uppgifter.

Bilinspektionen är indelad i 15 distrikt.

Den årliga periodiska fordonskontrollen utförs av *AB Svensk Bilprovning*.

Bolaget utför alla författningsenligt reglerade besiktningar av motorfordon med undantag av typbesiktningar. Den obligatoriska fordonsbesiktningens syfte är att kontrollera att fordonen från trafiksäkerhetssynpunkt är i fullgott skick och att vitala delar fungerar på avsett sätt. Endast bolaget har rätt att utföra här angivna besiktningar. Utöver obligatorisk fordonskontroll äger bolaget utföra annan med säkerhetsinspektion likartad verksamhet, såsom tekniska undersökningar för polisens räkning och frivillig fordonskontroll.

*Statens trafiksäkerhetsråds* huvuduppgift är att utföra eller låta utföra undersökningar om trafikolyckornas orsaker och de olika orsaksfaktorernas relativa betydelse samt att bedriva annan trafiksäkerhetsforskning.

*Statens väginstitut* bedriver vägforskning och handlägger vissa vägtekniska och vägtrafiktekniska ärenden.

*Arbeterskyddsstyrelsen* är central förvaltningsmyndighet för ärenden om arbetarskydd, utom i fråga om arbete som är att hänföra till skeppstjänst.

I fråga om tillsynen av arbetarskyddet vid trafikväsendet tillämpas den gränsdragningen att trafikavdelningen hos styrelsen och yrkesinspektionen för landtrafiken handhar uppgifter, som avser järnvägs- och spårvägstrafik samt sådan buss- och biltrafik som bedrivs av järnvägs- och spårvägsföretag, medan tillsynsverksamheten beträffande landtrafiken i övrigt faller under den allmänna yrkesinspektionen.

*Statens biltrafiknämnds* uppgifter omfattar kontroll av körtider och vilotider inom den yrkesmässiga trafiken genom efterhandsgranskning av färdskrivardiagram.

*Statistiska centralbyrån* handhar inom byrån för rätts- och socialvårdsstatistik statistiken över vägtrafikolyckor. Verksamheten bygger på den rapportering av vägtrafikolyckor som utförs genom polismyndigheternas försorg dels i anslutning till inträffad olycka dels kvartalsvis.

*Länsstyrelse* skall ge noggrann akt på länets tillstånd och behov samt i allt söka främja länets utveckling och dess befolknings bästa. Redan härav får anses framgå att även trafiksäkerhetsfrågor rent allmänt hör hemma inom länsstyrelsernas verksamhetsområde. Vidare har länsstyrelse att enligt gällande föreskrifter ta befattning med bl. a. vägväsendet och trafikväsendet. Länsstyrelsen är vidare länets högsta polismyndighet.

I övrigt har beträffande länsstyrelsernas befattning med frågor inom trafiksäkerhetsområdet meddelats ett flertal bestämmelser i vägtrafikförfattningarna. Dessa avser olika förhållanden inom körskoleväsendet, som meddelande och återkallande av tillstånd att bedriva körskoleverksamhet, godkännande av lärare m. fl., allmän tillsyn över undervisningen samt förordnande att anställa traktorförarprov. Körkort och trafik kort utfärdas av länsstyrelse som också meddelar beslut om varning och återkallelse. På länsstyrelse ankommer vidare att meddela tillstånd till tävlingar med fordon på väg och att utfärda vissa lokala trafikföreskrifter. Länsstyrelse skall

avgöra från trafiknämnd hänskjutna ärenden enligt lagen om trafiknämnder. Länsstyrelse skall också bestämma om hastighetsbegränsningar, om vägs förklarande för motorväg eller huvudled, om fordons axeltryck och bruttovikt samt om inskränkningar i trafiken inom länet för särskilda slag av fordon och om vad som lokalt skall tillåtas i fråga om fordons bredd och last. Hos länsstyrelse förs också bilregister, bilreservregister och körkortregister. Vidare förordnar länsstyrelse polisman att företaga flygande inspektion samt äger förelägga fordonsägare att inställa sitt fordon för kontrollbesiktning. Länsstyrelse handhar också vissa frågor rörande färdskrivare och färdskrivardiagram.

*Polisen* medverkar i trafiksäkerhetsarbetet främst genom trafikövervakningen, men även genom t. ex. fordonskontroll i samband med flygande inspektion.

Utöver trafikövervakning och inspektionsverksamhet har polisen vissa andra funktioner inom trafiksäkerhetsområdet, t. ex. utfärdande av interimslicenser och turistvagnslicenser. Polismyndighet har vidare rätt att besluta om omhändertagande av körkort enligt 35 § vägtrafikförordningen. Polisen utfärdar och för register över turistkörkort. I avseende på den yrkesmässiga trafiken har polismyndighet att utfärda vissa intyg för erhållande av trafik kort.

Enligt lagen den 4 december 1964 (nr 731) om *trafiknämnder* skall sådan nämnd finnas i varje kommun. Om delar av samma kommun ingår i olika polisdistrikt skall varje kommun del ha sin trafiknämnd. Nämnden består av polischefen som ordförande samt två av kommunens fullmäktige utsedda ledamöter jämte suppleanter.

Trafiknämndens viktigaste uppgift är att svara för vissa lokala trafikföreskrifter.

Inom landet verkar ett flertal olika organ i trafikforskningens tjänst. I det föregående har statens trafiksäkerhetsråd, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens väginstitut nämnts.

Forskning bedrivs dessutom av *Ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission*, vars arbete är inriktat på att utbyta erfarenheter och att definiera, initiera och i vissa fall utföra forskningsuppgifter inom transport- och materielhanteringsområdena, vid *universitet och högskolor*, olika statliga, statsunderstödda och enskilda *forskningsorgan* samt hos *andra statliga och kommunala verk och inrättningar*. Här bör även nämnas *statens provningsanstalt*, som enligt vägtrafikförfattningarna har att utföra viss provningsverksamhet avseende fordonsutrustningar m. m. samt *statens maskinprovningar*, som också utnyttjas för viss liknande verksamhet. Vidare bör nämnas den forskning som bedrivs av *enskilda företag*, t. ex. hos fordonstillverkare och andra industriföretag.

I arbetet inom trafiksäkerhetsområdet medverkar även skolöverstyrelsen, som handhar trafikutbildningen inom det allmänna skolväsendet, samt

*medicinalstyrelsen*, som bl. a. meddelar föreskrifter om läkarundersökning för erhållande av kör- och trafik kort.

En aktiv medverkan i trafiksäkerhetsarbetet lämnas genom olika *frivilliga organisationer*. I *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)* ingår f. n. ca 70 riksorganisationer, bl. a. Trafikförsäkringsföreningen, Svenska försäkringsbolags riksförbund, motororganisationerna, Sveriges bilskolors riksförbund samt yrkesorganisationer och fackförbund.

I strävandena att skapa en säkrare trafik medverkar vidare *trafikförsäkringsbolagen, körskolorna* och *arbetsmarknadsparterna*, i första hand Svenska arbetsgivareföreningen och Landsorganisationen. Vid vissa större industrier ordnas trafiksäkerhetskurser.

I sammanhanget bör också erinras om den verksamhet, som bedrivs av vissa *frivilliga försvarsorganisationer*, nämligen Frivilliga automobilkåren, Frivilliga motorcykelkåren och Sveriges kvinnliga bilkårens riksförbund. Svenska röda korset och Rädda barnen gör också insatser på trafiksäkerhetsområdet.

Frivillig fordonskontroll utförs vid ett antal *privata bilprovninganstalter* i form av s. k. trafiksäkerhetstest, omfattande i princip de kontrollmoment, som ingår i flygande inspektion, eller konditionstest, innefattande en mera omfattande undersökning för fastställande av fordons allmänna skick.

#### *Vissa myndigheter med uppgifter rörande trafik tillstånd m. m.*

*Statens biltrafiknämnd* skall som central myndighet verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken. Nämnden skall dessutom planera transportledning och teknisk ransoneringsberedskap för det totala försvarets behov av landsvägstransporter i krig.

Nämnden handlägger vidare frågor om trafik tillståndsgivning, taxesättning, fördelning av statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden samt vissa allmänna ärenden.

Vid sidan av statens biltrafiknämnd ankommer det i första hand på *länsstyrelserna* att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken. Länsstyrelse skall enligt förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. godkänna motorfordon för yrkesmässig trafik, meddela tillstånd till sådan trafik inom eget län i de fall tillståndsgivningen inte vilar på annan myndighet, utfärda trafik kort, föra register över och besluta om återkallelse av trafik kort. Länsstyrelse skall vidare besluta i frågor om yrkesmässig uthyrning av bil samt i vissa fall fastställa taxor för avgifter i yrkesmässig trafik.

Länsstyrelse skall se till att färdskrivare i förekommande fall anbringas, motta och förvara vissa färdskrivardiagram och på begäran av biltrafiknämnden överlämna dem till nämnden.

Ansökning om statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden skall inges till länsstyrelse, som har att granska och vid behov komplettera ansökning-

arna. Därefter skall länsstyrelse insända ansökningarna till biltrafiknämnden med eget yttrande.

*Polisens* medverkan inom hithörande område hänför sig huvudsakligen till kontroller av tillstånd o. d.

*Trafiknämnd* meddelar tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med personbil.

#### Förslag rörande ett statligt trafikverk

Bilförarutredningen och körtidsutredningen har i betänkandet Statens trafikverk (SOU 1965:43) anfört bl. a. följande.

Utvecklingen inom vägtrafiken har skapat problem av sådan samhällelig räckvidd att krav måste ställas på såväl största effektivitet i ledningen som på klara ansvarsförhållanden. En förutsättning för att detta skall kunna nås är att antalet myndigheter direkt under Kungl. Maj:t begränsas. Genom att koncentrera den erforderliga sakkunskapen och på en hand samla de erfarenheter och rön som skall omsättas i praktiska åtgärder skapar man de bästa förutsättningarna för den överblick över hela verksamhetsfältet som utgör förutsättning för ett konstruktivt handlande.

Utredningarna har av nu anförda skäl kommit fram till att verksamheten så långt möjligt bör läggas på en enda myndighet.

#### Trafiksäkerhetsfunktioner

De trafiksäkerhetsfunktioner, som har samband med *vägteknik* resp. *trafikreglering*, ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dess egenkap av central vägmyndighet och företrädare på central myndighetsnivå för frågor rörande landsvägstrafiken.

Rent allmänt anser utredningarna att det skulle vara till bestämd nackdel från trafiksäkerhetssynpunkt att ur väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bryta ut sådan verksamhet inom trafiksäkerhetsområdet som har en direkt anknytning till styrelsens funktion som den tekniskt ansvariga myndigheten för vägarnas utformning m. m. Detta utesluter dock inte att ytterligare uppgifter, utöver dem som sammanhänger med chefskapet för statens bilinspektion, kan vara lämpliga att överföra från styrelsen till den särskilda trafikmyndigheten. Bland sådana uppgifter nämns vissa frågor av trafikreglerande natur, t. ex. ärenden rörande hastighetsbegränsningar och förbud att föra fordon i vissa fall.

I det reformarbete som på senare tid genomförts med avseende på *fordonskontrollen* har förutsatts, att kontrollverksamheten alltjämt skall stå under central statlig ledning och tillsyn samt att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall utöva ett flertal funktioner inom detta område. Emellertid är att märka att fordonsbesiktningen inte är en angelägenhet enbart för statens bilinspektion utan även för andra organ, såsom polismyndigheter,

militära besiktningsmän och AB Svensk Bilprovning, med därav följande krav på ledning och samordning av verksamheten. Det synes därför vara lämpligt att ledningen av denna verksamhet utövas inom ramen för ett renodlat trafiksäkerhetsorgan.

Den fordonskontroll, som ankommer på polisväsendet, bör självfallet inte påverkas vid inrättande av en central trafikmyndighet på annat sätt än som följer av denna myndighets ställning som chefsmyndighet för besiktningsverksamheten. Motsvarande bör gälla i fråga om den kontrollverksamhet, som nu utövas av de militära besiktningsmännen såvitt avser krigsmaktens fordon.

*Förarprovskontrollen* utgör f. n. — om man bortser från provtagningen inom krigsmakten och för traktorförare — helt en arbetsuppgift för bilinspektionen. Bilförarutredningen har också räknat med att viktiga uppgifter inom detta område måste läggas på en central trafikmyndighet.

I begreppet förarprovskontroll har innefattats även den kontrollverksamhet, som statsmakterna utövar över körskoleverksamheten genom statens bilinspektion och länsstyrelserna. Bilförarutredningens förslag innefattar en ökad kontroll och tillsyn över trafikskoleväsendet (nuvarande körskolor).

Förarprovskontroll i den vida bemärkelse, i vilken begreppet här har använts, utgör en mycket betydelsefull faktor för trafiksäkerheten. Ett genomförande av utredningens förslag i detta avseende skärper kraven på central ledning och övervakning. Körkortsaspiranterna bör också ha intresse av att veta att enhetlighet råder över hela landet i fråga om förarprov, dess utförande och bedömning.

Betydelsen av en centralt ledd förarprovskontrollerande verksamhet framstår än klarare i belysning av att verksamheten omfattar ca 220 000 förarprov per år, drygt 700 körskolor och över 3 500 körskolechefer, lärare och instruktörer.

I anslutning till det anförda finner utredningen att förarprovskontrollen bör inordnas i arbetsuppgifterna för en central trafikmyndighet.

Den från trafiksäkerhetssynpunkt utomordentligt betydelsefulla *trafikövervakningen* bör enligt utredningarna alltjämt vara en uppgift huvudsakligen för polismyndigheterna i samverkan med andra trafikmyndigheter.

*Arbetsinspektionen* inom fordonsområdet utövas dels genom arbetarskyddsstyrelsen och dess yrkesinspektionsorgan, dels genom statens biltrafiknämnd och länsstyrelserna. Viss kontroll i nu angivna avseenden sker också genom besiktningsorganisationens och polisens verksamhet inom trafiksäkerhetsområdet.

Körtidsutredningen, som behandlat frågorna om arbetsinspektionen och därför erforderlig tillsynsverksamhet, har framhållit att en lösning av dessa frågor kan nås endast om man anlägger en helt annan grundsyn än den som ligger bakom nuvarande ordning. Denna utgår från att det ytterst gäl-

ler att uppdaga och beivra lagöverträdelser genom polisutredning, åtal och straff i den för trafikförseelser vanliga ordningen. Denna inställning är enligt körtidsutredningens mening inte ändamålsenlig. I stället bör grundprincipen vara att verka efter yrkesinspektionens mönster.

Vid sina överväganden av frågan om vilken myndighet som skall svara för tillsynen över arbetsförhållandena inom landsvägstrafiken har körtidsutredningen funnit ett oavvisligt behov föreligga av ett tillsynsorgan med såväl central som regional anknytning. Utredningen föreslår att ifrågasvarande verksamhet samordnas med den verksamhet som i övrigt förutsätts åligga en blivande trafikmyndighet.

*Utbildningsverksamheten* är enligt utredningarna föremål för central medverkan såtillvida, som det åvilar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att svara för kursplaner samt medverka vid framtagandet av undervisningsmaterial och läroböcker, avsedda för undervisningen i körskolorna ävensom att anordna kurser för besiktningspersonal. Trafikundervisningen inom det allmänna skolväsendet bedrivs enligt föreskrifter som utfärdas av skolöverstyrelsen. I övrigt inskränker sig den statliga medverkan inom utbildningsverksamheten till att personal i mån av tillgång ställs till förfogande som lärare vid den privat bedrivna utbildningen.

Bilförarutredningens förslag innefattar en väsentligt ändrad syn på frågan om det allmännas medverkan inom utbildningsarbetet. En intensifierad utbildning för körkortsaspiranterna förutsätts. Denna utbildning skall präglas av de förhållanden som den av utredningen föreslagna nya körkortsdifferentieringen medför.

Mot bakgrunden av de vidgade arbetsuppgifter, som föreslås läggas på trafikskolorna samt de höjda utbildningskraven, föreslår bilförarutredningen för utbildningens handhavande en statlig trafikläroanstalt, underställd en central trafikmyndighet.

Upplysningsverksamhet på trafiksäkerhetsområdet bedrivs endast i ringa utsträckning genom statliga myndigheters försorg. I förevarande sammanhang har anledning inte förelegat att räkna med någon principiell ändring av vad nu gäller på upplysningsverksamhetens område. Det ter sig emellertid enligt utredningarna naturligt att en ny trafikmyndighet bör följa hit hörande verksamhet.

*Tillståndsgivningen* inom biltrafikområdet hänför sig till dels tillstånd att bruka och framföra olika typer av fordon (besiktningsinstrument, förarbets, licenser etc.), dels medgivande att bedriva olika slag av verksamheter med motorfordon (främst tillstånd till yrkesmässig trafik av skilda slag). Tillståndsgivningen utövas av ett flertal myndigheter.

Anledning synes inte föreligga att ifrågasätta några större förändringar i detta avseende. Sålunda bör den tillståndsgivning, som inom trafikområdet nu ankommer på polismyndigheter, trafiknämnder och länsstyrelser, alltså utövas där. Undantag härifrån bör dock göras i fråga om tillståndsgiv-



ningen beträffande rätten att bedriva yrkesmässig körskoleverksamhet, återkallande av sådant tillstånd, godkännande av lärare m. fl. inom körskoleverksamheten, tillsynen över undervisningen vid körskolorna samt förordnande att ordna traktorförarprov. Bilförarutredningen föreslår att denna verksamhet överflyttas på en blivande trafikmyndighet. Härigenom skapas förutsättningar för en likformig bedömning av hithörande verksamhet över hela landet, något som är väsentligt med hänsyn till de vidgade befogenheter, som föreslås tillkomma trafikskolorna.

### *Vissa trafikpolitiska funktioner*

Vid en samordning av statens biltrafiknämnds arbetsuppgifter med den verksamhet i övrigt, som förutsatts förlagd till en trafikmyndighet, får myndigheten en samlad överblick över huvuddelen av trafiksäkerhetsområdet och det trafikpolitiska området i övrigt och kommer härigenom att kunna utgöra det centrala fackorganet för landsvägstrafikfrågor. Utredningen förordar därför att den på biltrafiknämnden nu ankommande trafikpolitiska verksamheten överförs på den nya trafikmyndigheten.

Biltrafiknämnden svarar också för beredningsplanläggningen i fråga om landsvägstrafiken. Beredningsuppgifterna inom transportområdet innefattar dels planläggning av de totala transportresursernas fördelning på olika transportbehov, transportregleringen, dels förberedelserna för det rent tekniska genomförandet av transporterna, transportledningen. Planeringen av den transportreglerande verksamheten har hittills skötts av centrala civila transportkommittén, i vilken ingår företrädare för olika myndigheter som representerar transportmedlen och transportbehoven, samt en representant för överbefälhavaren. Förberedelsearbetet på transportledningsområdet är däremot sedan år 1962 decentraliserat och handläggs för närvarande i central instans av statens biltrafiknämnd i fråga om landsvägstransporter.

Utredningarna förordar att uppgiften att svara för planläggningen i fråga om transportledningen inom landsvägstrafikens område förs över till den nya trafikmyndigheten.

### *Trafikmyndigheten*

Huvuduppgifterna för myndigheten föreslås vara att under Kungl. Maj:t vara det statliga sakkunnigorganet inom vägtrafikens område, att svara för allmänna trafiksäkerhetsfrågor, att bedriva kontrollerande verksamhet med avseende på motorfordon, förare och förarutbildning, att svara för utbildning av personal inom motorfordonstrafikens område, att utöva av trafiksäkerhetshänsyn betingad arbetsinspektion, att vara centralt ledningsorgan i fråga om den yrkesmässiga fordonstrafiken samt att ansvara för beredningsplanläggningen inom landsvägstransportområdet. Vidare bör myndigheten med uppmärksamhet följa förhållandena och utvecklingen inom och

utom landet på landsvägstrafikens område samt samverka med andra myndigheter och organisationer.

Myndigheten bör enligt förslaget organiseras på en *verksledning*, en *centralförvaltning*, en *distriktsindelad regional organisation* samt en *trafikläroanstalt*. Med hänsyn till den inspektionsfunktion, som föreslås ankomma på myndigheten bör prövas om inte denna skall få uppgiften som allmänt inspektionsorgan för fordonstrafik och trafiksäkerhet.

*Trafikmyndighetens arbetsuppgifter* bör indelas i vissa huvudgrupper, omfattande funktioner eller delar därav inom trafiksäkerhetsområdet och det trafikpolitiska området. En naturlig indelning erhålls genom att på följande sätt gruppera myndighetens uppgifter, nämligen

inspektionsverksamhet: fordonskontroll, förarprovskontroll och arbetsinspektion,

utbildningsverksamhet: utbildning och trafikupplysning samt tillståndsgivning ifråga om rätt att bedriva trafikskoleverksamhet m. m.,

trafikpolitisk verksamhet: tillståndsgivning såvitt angår olika slag av yrkesmässig trafik m. m. och taxesättning i sådan trafik,

administrativ verksamhet: allmänna administrativa, juridiska och kamerala göromål, vissa till olika funktioner hörande ärenden av allmän natur samt

speciell verksamhet: till trafikmyndighetens område hörande uppgifter i övrigt inom de olika funktionerna.

I det följande lämnas en närmare redovisning av de uppgifter som innefattas i de olika verksamhetsgrupperna. Redovisningen utgör en sammanfattning av de mera väsentliga arbetsuppgifterna för den nya trafikmyndigheten.

På trafikmyndigheten kommer att vila omfattande kontroll- och inspektionsuppgifter avseende motorfordon och förare. Denna verksamhet, som i främsta rummet ankommer på den föreslagna regionala organisationen, skall enligt förslaget ledas av centralförvaltningen som har ansvaret för verksamheten.

Den fordonskontroll som faller inom trafikmyndighetens inspektionsområde omfattar typbesiktningar, s. k. TIR-besiktningar, besiktningar av vissa specialfordon, inspektion av begagnade motordrivna fordon och släpfordon som förvaras i lager eller hålls till salu hos bilhandlare samt flygande inspektion. På trafikmyndigheten bör ankomma att meddela föreskrifter och anvisningar för samt att leda och övervaka denna kontrollverksamhet.

I trafikmyndighetens uppgifter bör vidare ingå den granskning av konstruktioner av delar till motorfordon m. m. som påkallas hos myndigheten. I samband därmed bör myndigheten meddela godkännanden av fordonsdelar m. m. Myndigheten bör också ha att godkänna färdskrivare och typgranska mopeder.

Körtidsutredningen har funnit att trafikmyndigheten även skall handha

och svara för den trafiksäkerhetsbetingade arbetstidsinspektionen inom vägtrafiken.

Den besiktnings- och kontrollverksamhet för vilken trafikmyndigheten kommer att ansvara skall i stor utsträckning handhas av myndighetens egen personal. I verksamheten deltar emellertid också annan personal, polismän och militära besiktningsmän för motorfordon. Med den ställning myndigheten får och med hänsyn till dess befogenheter synes det naturligt att länsstyrelsernas rätt att förordna personal för utförande av besiktningar övertas av trafikmyndigheten. Innan militär besiktningsman för motorfordon förordnas bör yttrande inhämtas från trafikmyndigheten som skall ha att pröva vederbörandes lämplighet som motorfordonskontrollant och förarprövare.

Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör trafikmyndigheten överta skyldigheten att pröva behörigheten hos besiktningsmän vid AB Svensk Bilprovning samt att utfärda behörighetsbevis för dessa.

Slutligen bör trafikmyndigheten utarbeta, redigera och tillhandahålla föreskrifter, anvisningar, blanketter m. m. för inspektions-, kontroll- och övervakningsverksamheten.

På *trafikläroanstalten* bör enligt bilförarutredningen ankomma att bedriva utbildningsverksamhet med huvudinriktning på utbildning av trafikskolepersonal och trafikinspektionspersonal. Även körtidsutredningen har funnit att viss utbildning i trafikmyndighetens regi bör äga rum för den personal som skall utöva arbetsinspektion.

Utövändet av ledningen av den utbildningsverksamhet för vilken myndigheten har det direkta ansvaret innebär för myndigheten att den skall planera, samordna, organisera, genomföra och kontrollera undervisningen.

På trafikmyndigheten skall ankomma vissa speciella funktioner, sammanhängande med den yrkesmässiga trafiken. I första hand är det fråga om den tillståndsgivning till linjetrafik, beställningstrafik, internationell landsvägs trafik och transportförmedling som tills vidare skall ombesörjas på central nivå. Det bör härvid beaktas att tillståndsgivningen minskar i omfattning till följd av den fortgående liberaliseringen inom detta område.

Till trafikmyndigheten bör vidare förläggas de taxeärenden, som nu handhas av biltrafiknämnden liksom också ärenden rörande statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden.

Även beredskapsplanläggningen på landsvägstransportområdet bör förläggas till trafikmyndigheten som också bör överta biltrafiknämndens nuvarande uppgifter i fråga om uppföljning av tillstånd, domar, strafförelägganden samt registreringar och statistik avseende förhållanden inom den yrkesmässiga trafiken.

En uppgift inom trafikmyndigheten kommer att utgöras av administrativa och kamerala funktioner samt allmän serviceverksamhet.

I sin uppgift som särskilt ämbetsverk för vägtrafiken kommer trafikmyndigheten att få ta befattning med frågor av vitt skilda slag. En av de

väsentligaste uppgifterna torde komma att utgöras av remissverksamhet avseende olika frågor rörande vägtrafiken. Myndigheten skall givetvis också ha att avge förslag samt att lämna råd och anvisningar inom sitt verksamhetsområde.

Det bör vidare ankomma på trafikmyndigheten att följa behovet av nya eller ändrade bestämmelser inom trafiklagstiftningen och vidta de åtgärder som befinner påkallade. Myndigheten bör även tillhandagå med anvisningar för tillämpningen av de bestämmelser som är aktuella inom myndighetens område.

I fråga om trafikolycksfallsstatistiken bör trafikmyndigheten ha till uppgift att i nära samverkan med statistiska centralbyrån, trafiksäkerhetsrådet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt rikspolisstyrelsen dels övervaka statistikverksamheten och följa behovet och omfattningen av trafikolycksfallsstatistik samt vidta eller föreslå av omständigheterna betingade åtgärder, dels utfärda föreskrifter för inhämtande av statistikuppgifter m. m.

Myndigheten skall vara rådgivande beträffande den upplysningsverksamhet som bedrivs genom olika organisationer m. fl.

Trafikmyndighetens centralförvaltning bör utgöra besvärinstans i vissa frågor inom trafikområdet. Sålunda bör beslut av de lokala trafikinspektionsorganen kunna överklagas i centralförvaltningen eller underställas dess prövning. Vidare bör gälla att fordonsägare, som inte åtnöjs med beslut om körförbud fattat av besiktningsman hos AB Svensk Bilprovning, skall äga att få beslutet prövat av trafikmyndigheten.

Vid bedömandet av frågan om utformningen av ledningsorganet inom trafikmyndigheten måste beaktas myndighetens verksamhet, vars resultat i många avseenden blir beroende av det förtroende verket får hos dem som har att syssla med vägtrafikfrågor men även hos den stora allmänheten. Denna omständighet leder till att myndigheten bör ledas av en *kollegialt beslutande lekmannastyrelse*, vars ledamöter inte bör nomineras av eller betraktas som företrädare för olika myndigheter eller organisationer. Vid valet av ledamöter bör personlig lämplighet och erfarenhet vara ensamt utslagsgivande. Antalet ledamöter utöver myndighetens chef kan begränsas till sex, samtliga utsedda av Kungl. Maj:t.

Chef för trafikmyndigheten bör vara en *generaldirektör* som också är styrelsens ordförande. Verkschefen skall besluta ensam i alla ärenden som inte ankommer på styrelsen eller till följd av delegering ålagts annan tjänsteman inom myndigheten.

Frågan om beslutsfunktionen på det område inom trafikmyndigheten, som motsvarar den på statens biltrafiknämnd nu ankommande tillståndsgivningen och vad därmed sammanhänger, bör lösas genom särskilda åtgärder som möjliggör, att dessa ärenden alltjämt kan handläggas i nära samverkan med företrädare för sakkunskap och erfarenhet i trafikekonomiska frågor. Utredningen förordar därför att trafikmyndigheten före fattande av

viktigare beslut i hithörande ärenden skall vara skyldig att höra en till verket knuten delegation, benämnd *statens biltrafikråd*. Detta organs uppgift blir att vara rådgivande i frågor rörande främst tillståndsgivning till beställningstrafik men även i andra hithörande frågor, bl. a. rörande den på trafikmyndigheten ankommande arbetstidsinspektionen. Rådet bör bestå av en ordförande och ytterligare högst sex ledamöter, samtliga utsedda av Kungl. Maj:t. Hinder bör inte föreligga att inhämta rådets synpunkter även i andra frågor. I syfte att säkerställa rådets möjligheter att utöva sitt inflytande bör föreskrivas skyldighet för trafikmyndigheten att underställa Kungl. Maj:ts prövning de fall där myndigheten finner sig inte kunna följa rådets rekommendationer.

Bilförarutredningen har funnit behov föreligga av ett särskilt organ för rådgivning vid utformningen av trafikutbildningen. Detta organ, i vilket bör ingå en representant för trafikmyndigheten, synes lämpligen kunna knytas till myndigheten som en särskild delegation — *statens trafikutbildningsråd* — på samma sätt som föreslagits beträffande biltrafikrådet. Trafikutbildningsrådet bör utgöras av en ordförande samt högst tolv ledamöter, samtliga utsedda av Kungl. Maj:t.

Enligt utredningarnas mening bör trafikmyndighetens centralförvaltning utgöras av ett under Kungl. Maj:t stående centralt ämbetsverk benämnt *trafikstyrelsen*.

Centralförvaltningen bör erhålla en uppbyggnad som ansluter sig till statliga ämbetsverk i allmänhet.

Med avseende på ledningsorganisationen understryks betydelsen av att organisationen byggs upp från den förutsättningen att trafikverket successivt måste beräknas växa och få nya och vidgade uppgifter. Vad som nu organiseras måste i allt väsentligt ses som en kärna kring vilken efter hand ytterligare funktioner kan komma att fogas.

Utredningarna föreslår att trafikmyndighetens centralförvaltning organiseras på ett sekretariat, en utbildningsbyrå, en teknisk byrå, en arbetsinspektionsbyrå, en yrkestrafikbyrå och en kanslibyrå. Chef för sekretariatet bör vara en avdelningsdirektör och byråerna bör ledas av var sin byråchef.

Arbetsuppgifterna för den *regionala organisationen* bör i princip utgöras av de uppgifter som nu ankommer på statens bilinspektion. På regionalorganet avses också skola ligga uppgifter av delvis annan natur än dem som nu handläggs av bilinspektionen. Mot denna bakgrund synes det lämpligast att betrakta denna organisationsfråga så att statens bilinspektion upphör och ersätts av en i den nya trafikmyndigheten ingående helt ny regional organisation, vilken bör benämnas *trafikinspektionen*. Denna bör stå under trafikverkets ledning och utgöra dess distriktsorganisation.

Den regionala organisationen föreslås indelas i 17 distrikt. Vart och ett av distrikten bör ledas av en kvalificerad chefstjänsteman med uppgift att

svara för trafikinspektionens verksamhet inom sitt tillsynsområde. Denne bör vara knuten till vederbörande länsstyrelse på sätt fallet är med vägdirektören och andra länsexperter. Chefstjänstemannen bör ha genomgått fullständig utbildning för trafikskoleinspektör, ha teknisk utbildning motsvarande den som krävs av besiktningsman och dessutom ha kompetens för utförande av flygande inspektion och arbetstidstillsyn.

Inom varje distrikt bör finnas ett distriktskontor med uppgift att under ledning av distriktschefen svara för verksamheten inom distriktet samt vara inspektionsstation för förläggningsorten. Under distriktskontoret bör lyda det ytterligare antal inspektionsstationer som prövas erforderligt för ett effektivt utövande av alla de funktioner som skall ankomma på trafikinspektionen. Inspektionsstationernas arbete bör ledas av befattningshavare vilka utom vad gäller arbetstidstillsyn bör ha samma utbildning som chef för inspektionsdistrikt. Liksom fallet är inom statens bilinspektion bör vidare i organisationen inrymmas en decentraliserad förrättningsverksamhet på särskilt utvalda orter.

Beträffande *personalbehovet* beräknar utredningarna att 342 tjänster behövs inrättas för trafikverket. Samtidigt dras 168 tjänster in hos statens bilinspektion, 44 i statens biltrafiknämnd och 13 i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, sammanlagt 225 tjänster. Förslaget innebär sålunda en ökning med 117 tjänstemän, vilka till stor del avses få uppgifter i samband med fordonskontroll, förarutbildning och förarprovning samt arbetstidstillsyn.

Utredningarna har som lämplig *tidpunkt* för inrättandet av den nya myndigheten föreslagit den 1 juli 1966.

För den statliga *trafikutbildningen* bör enligt bilförarutredningen inrättas en särskild trafikläroanstalt som skall ingå i trafikmyndigheten. Anstalten föreslås organiserad för utbildning vid en central skolenhet, benämnd *högre trafikläroanstalten*, och tre regionskolor. Högre trafikläroanstalten föreslås utgöra en särskild fristående skola, medan de regionala skolorna bör organiseras som tre i trafikläroanstalten ingående skolavdelningar med anknytning till utbildningsorgan för yrkeslärare. Trafikläroanstalten skall enligt förslaget ledas och administreras av trafikmyndighetens centralförvaltning och således endast ha till uppgift att undervisa.

Beträffande *personaluppsättningen* vid statens trafikläroanstalt har utredningen räknat med att anstalten skall ledas av en föreståndare med viss undervisningsskyldighet. Lärarbehovet i övrigt förutsätts skola tillgodoses med nio i princip heltidstjänstgörande tjänstemän. För undervisningen vid högre trafikläroanstalten skall timlärare och föreläsare utnyttjas. Regionskolornas lärarbehov skall i första hand tillgodoses genom vederbörande lärarutbildningsanstalt men utredningen förutsätter, att den högre trafikläroanstaltens föreståndare och heltidstjänstgörande lärarpersonal skall fullgöra tjänstgöring även vid de regionala trafikläroanstalterna.

**Centrala civila transportkommittén**

Centrala civila transportkommittén (CCT) har i skrivelse till Kungl. Maj:t den 6 september 1965 inkommit med överväganden och förslag till omorganisation m. m. av kommittén och bl. a. anfört följande.

Kungl. Maj:t tillsatte år 1957 en utredning med uppgift bl. a. att undersöka om dåvarande riksnämndens för ekonomisk försvarsberedskap organisation, särskilt från samordningssynpunkt, var den mest ändamålsenliga. Utredningsmannen föreslog den 21 juni 1960 att planeringen av den civila transportreglerande verksamheten i krig borde förläggas till ett fristående organ, som skulle arbeta under ungefär samma förutsättningar som en kommitté. När arbetet fortskridit så långt att det mera borde bli fråga om en uppföljning av planerna och en anpassning av dessa till ändrade förhållanden, borde frågan om huvudansvaret för den fortsatta planeringen kunde åläggas viss myndighet tas upp till bedömande. Föredragande departementschefen anslöt sig (prop. 1961: 84) till det av utredningsmannen framförda förslaget. Den 1 januari 1962 överfördes ansvaret för den centrala samordningen av den civila transportverksamheten vid krig eller krigsfara från dåvarande riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap till den för ändamålet inrättade centrala civila transportkommittén. Kommitténs uppdrag angavs så att sammanställning i första hand borde ske av uppgifter från berörda myndigheter angående föreliggande transportbehov och transportresurser. Därvid borde även prövas frågan om de uttagningar av transportmedel som jämlikt särskilda bestämmelser sker i fredstid för olika krigstida ändamål. Med utgångspunkt från denna kartläggning fick riktlinjer och planer utarbetas för den transportreglerande och prioriterande verksamheten i ett krigsläge. Kungl. Maj:t utfärdade den 25 januari 1963 kompletterande föreskrifter för kommittén, av vilka bl. a. framgick, att CCT skall vara central samordningsmyndighet för planläggning av åtgärder, som syftar till att landets civila transportmedel vid krig eller krigsfara utnyttjas så, att väsentliga transportbehov tillgodoses i största möjliga utsträckning och i den angelägenhetsgrad som bäst tjänar totalförsvaret (transportreglering). Beträffande kommitténs ställning i händelse av krig förklarades att instruktion och krigsorganisation senare skulle fastställas.

Kommittén består av ordförande och ytterligare tretton ledamöter, vilka representerar riksdagen, Kungl. Maj:ts kansli och näringslivet samt berörda myndigheter. Till kommitténs förfogande står ett sekretariat med en sekreterare, en biträdande sekreterare och ett halvtidstjänstgörande skrivbiträde. För vissa speciella begränsade uppgifter har till kommittén knutits experter, f. n. tre stycken. Kommittén har hittills i genomsnitt hållit tio sammanträden per år. Vid dessa sammanträden behandlas mera principiella frågor. Löpande ärenden handläggs av ordföranden och sekretariatet. Antalet diarieförda ärenden uppgick under åren 1962—1966 till 144, 158, 226, 232 resp. 230.

Kommitténs ordförande representerar transportområdet i försvarsrådet, totalförsvarets chefsnämnd och rådet för ekonomisk försvarsberedskap.

Av CCT:s uppgifter är endast frågan om de betingelser under vilka den transportreglerande verksamheten skall utövas vid krig eller krigsfara av engångsnatur. Huvuddelen av arbetsuppgifterna har visat sig vara sådana att de kräver uppföljning och kontinuerligt arbete. Sålunda är kartläggningen av transportbehov och transportresurser en för kommittén viktig uppgift. De planer som upprättas måste revideras med hänsyn till förändringarna i fråga om behov och resurser. CCT erhåller också för sitt arbete i krig eller vid krigsfara värdefulla erfarenheter genom att delta i planering och genomförande av övningar o. d. inom totalförsvaret. Vidare medverkar CCT i utbildnings- och informationsverksamheten för totalförsvarets personal och i utarbetandet av riktlinjer för uttagning av transportmedel. Som företrädare för det civila transportområdet medverkar CCT i ett flertal av olika myndigheter tillsatta arbetsgrupper, t. ex. för revidering av utrymningsplanerna. Kommittén har också vissa planläggningsuppgifter för drivmedelsransonering vid krig eller krigsfara.

Enligt CCT föreligger redan i fred behov av ett organ med en samlad överblick av transportbehov och tillgång på transportmedel och med ansvar för planläggningen för den civila transportregleringsverksamheten vid krig eller krigsfara. Den helt övervägande delen av CCT:s arbetsuppgifter i fred är av sådant slag att de bör handläggas av ett permanent organ. För en ändring av kommittén i denna riktning talar också att transportverksamheten vid krig eller krigsfara i allt väsentligt måste utövas med de resurser som skapats i fred för samhällets behov. Det blir härigenom angeläget att vid det fredstida utvecklingsarbetet inom transportområdet beredskapsförhållandena i behörig utsträckning beaktas. Det militära försvarets ianspråktagande av transportresurser måste redan i fred planmässigt inordnas i den totala transportapparaten. På den civila sidan bör — liksom fallet är på den militära — finnas en fast ledningsorganisation. Vidare finns behov av ett organ för handläggning av frågor som t. ex. omfattar flera transportgrenar. Det av CCT påbörjade planläggningsarbetet bör fortsätta och fördjupas och planerna måste hållas aktuella.

CCT anser att kommittén bör ombildas till en permanent myndighet, förslagsvis benämnd centrala civila transportnämnden. En myndighet som skall verka vid krig eller krigsfara kan arbeta mera effektivt med ett mindre antal ledamöter än den nuvarande kommittén. Antalet av Kungl. Maj:t utsedda ledamöter bör därför redan i fred begränsas till fyra förutom ordföranden. Dessa ledamöter bör vara allmänt kunniga och av totalförsvarsplanläggning intresserade personer som står obundna av sådana myndigheter som beredskapsplanlägger transporter. De bör dessutom om möjligt vara disponibla för krigsplacering i denna befattning. Med hänsyn till den vikt kommittén fäster vid att representanter för berörda myndigheter i CCT



kan diskutera problem inom transportområdet och skapa en gemensam grundsyn, finner kommittén det vara lämpligt att till den reducerade nämnden i fred knyts ett rådgivande organ, delegation, där representanter för bl. a. transportgivande och transportbehövande myndigheter ingår. De av Kungl. Maj:t utsedda ledamöterna bör i fred till sitt förfogande ha ett kansli med tre kvalificerade heltidsanställda tjänstemän, förslagsvis en chef för kansliet, en byrådirektör och en förste byråsekreterare samt ett kanslibiträde. Den begränsade organisationen förutsätter då att kansliet för vissa servicetjänster kan ta annan myndighets resurser i anspråk. Den föreslagna organisationen beräknas medföra endast en mindre ökning av kostnaderna jämfört med den nuvarande kommittén. Förslaget förutsätter inte någon ändring ifråga om den särskilda transportorganisation, som skapats för oljedistributionen under beredskaps- och krigsförhållanden.

CCT har framlagt förslag till instruktion för den nya nämnden.

I ett till framställningen fogat särskilt yttrande har ledamoten Danielson framhållit att transportregleringen bör ske *i* samråd och inte *efter* samråd med närmast berörda totalförsvarsmyndigheter, inom den civila sektorn främst civilförsvarsstyrelsen och överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap. Vidare anför Danielson att svårigheterna att uppnå en klar gränsdragning mellan transportreglering och transportledning gör att transportfrågorna åtminstone i ett krisläge bör sammanföras till *ett* centralt organ med uppgifter ungefär motsvarande dem som under 1940-talet åvilade statens trafikkommission.

### Yttranden

Bilförarutredningens och körtidsutredningens principförslag om en koncentration av en stor del av trafiksäkerhetsfunktionerna till en central statlig myndighet har med få undantag tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna.

Bland de myndigheter som mera direkt berörs av förslaget finner *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, med hänvisning till den förestående omorganisationen av verket, en renodling av verkets arbetsuppgifter till sådana som direkt hänför sig till vägen vara riktig. *Rikspolisstyrelsen* delar denna uppfattning och finner förslaget innebära ett betydelsefullt steg mot en bättre arbetsfördelning på trafiksäkerhetsområdet. *Statens högertrafikkommission* tillstyrker att ett samordnande organ bildas för det allmännas insatser på detta område. I detta instämmer *NTF* som finner förslaget väl avvägt.

Kritiska synpunkter har anlagts av *länsstyrelsen i Älvsborgs län*, *Svenska stadsförbundet* och *Svenska omnibusägareförbundet* som ifrågasätter om inte trafikverkets föreslagna arbetsuppgifter kan utföras av redan existerande organ efter en förstärkning av dessa.

Förslaget om ett överförande av vissa trafikpolitiska funktioner till statens trafikverk har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av de remissinstanser som tagit upp denna fråga. *Rikspolisstyrelsen* förmodar att trafikverkets uppgifter inom trafiksäkerhetsområdet kan bli så omfattande att det vore önskvärt att verket odelat kunde ägna sig åt trafiksäkerheten, men anser sig inte böra göra några kraftigare erinringar mot förslaget att överföra statens biltrafiknämnds uppgifter till trafikverket eftersom nämndens uppgifter har visst samband med säkerheten.

I några remissyttranden framhålls att frågan om verkets inrättande sammanhänger med i vilken utsträckning bilförarutredningens och körtidsutredningens övriga förslag genomförs. Sålunda finner *postverket* att frågan måste tas upp till nytt övervägande, om inte förslagen genomförs utan större avvikelser. *Svenska taxiförbundet* delar denna uppfattning.

*NTF, Svenska lasttrafikbilägareförbundet* och *Svenska omnibusägareförbundet* anser att frågan om slutligt ställningstagande till inrättande av trafikverket bör anstå med tanke på den oklarhet om verkets uppgifter som fortfarande kvarstår.

*Svenska lasttrafikbilägareförbundet* anser att skolöverstyrelsen bör vara huvudman för all utbildning och arbetarskyddsstyrelsen för arbetsinspektionen. För genomförande av förslagen i dessa delar framstår därför inte inrättandet av en ny central myndighet som erforderligt. Vidare har den första reformetappen i den nya trafikpolitiken avlösts av en ny tvåårsetapp i vilken biltrafiknämnden har åtskilliga arbetsuppgifter och förbundet ifrågasätter om det är lämpligt att i detta omställningsskede vidta administrativa omläggningar inom nämndens arbetsområde. Dessutom anser förbundet att verkets totala arbetsuppgifter bör bli mera uttömmande preciserade.

I fråga om trafikverkets uppgifter i stort har flertalet remissorgan tillstyrkt utredningarnas förslag eller lämnat dem utan erinran. *Överbefälhavaren* anser emellertid i likhet med bl. a. *SJ* att förslaget inte i tillräcklig omfattning avgränsat och definierat trafikverkets ansvar och huvuduppgifter. *Statens trafiksäkerhetsråd* finner det vara en brist att trafikverket inte föreslagits utformat så att det skall fungera som ett allmänt inspektionsorgan för fordonstrafik och trafiksäkerhet och föreslår att myndigheten ges resurser att utöva sådan inspektionsverksamhet. *SACO* framhåller att centraliseringen av trafikfunktionerna bör drivas så långt som möjligt och förordar att trafikverkets arbetsområde utvidgas till att omfatta främst vissa trafiksäkerhetsfunktioner, som handläggs av andra delar av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafikbyrå än avdelningen för bilinspektionen. Liknande synpunkter framförs av *Svenska stadsförbundet*. *Svenska arbetsgivareföreningen* och *Biltrafikens yrkesnämnd* finner det angeläget att frågan om en breddning av trafikverkets uppgifter inom trafiksäkerhetsarbetet övervägs ytterligare. *Trafikmålskommittén* finner att det kan diskuteras om inte utvecklingen nu kommit så långt att man bör överväga att inom en nära framtid se över trafiksäkerhetsområdets hela organisation.

Utredningarnas förslag rörande fordonskontrollens organisation har lämnats utan erinran av remissorganen. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* finner det dock olämpligt, att trafikverket skall utöva ledning och tillsyn över den personalgrupp inom polisväsendet som förordnats att företa flygande inspektion. Trafikverkets uppgifter på detta område bör begränsas till att i samråd med rikspolisstyrelsen utarbeta råd och anvisningar för polisens ifrågavarande verksamhet.

Förslaget till trafikverkets befattning med förarprovskontrollen har lämnats utan erinran.

Frågan om arbetstidsinspektionen diskuteras bl. a. av *arbetarskyddsstyrelsen* som instämmer i förslaget att arbetstidsinspektionen för vägtrafiken inte bör inordnas i arbetarskyddsverket, men anser att frågan om trafikverkets framtida befattning med tillsynen över arbetarskyddsfrågorna bör bli föremål för närmare utredning. Även *postverket* finner en särskild undersökning om överförande till trafikverket av arbetarskyddsverkets uppgifter inom yrkes- och firmatrafiken nödvändig. *Statskontoret* uttalar att det inte är tillfredsställande att tillsynen över de speciella trafikreglernas efterlevnad skall falla under en myndighet och tillsynen enligt den allmänna arbetstidslagen under en annan. På längre sikt är det i hög grad önskvärt att en närmare samordning av ifrågavarande tillsynsuppgifter kommer till stånd. Denna fråga bör aktualiseras sedan en ny arbetstidslag fastställts, varför statskontoret i nuvarande läge är berett godta den föreslagna uppdelningen. *LO* understryker att det är synnerligen viktigt att yrkesförarnas hälsoproblem beaktas från trafiksäkerhetssynpunkt. De speciella problem, som de oregelbundna arbets- och måltidsförhållandena utgör, är något som trafikverket bör söka finna lämpliga lösningar på. *Svenska transportarbetareförbundet* anser det i nuvarande läge vara mest angeläget att åstadkomma en samordning mellan de myndigheter som har att handlägga yrkesförarnas trafiksäkerhets- och arbetarskyddsfrågor. *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* anser att arbetarskyddsstyrelsen bör vara huvudman för arbetstidsinspektionen.

Beträffande utbildningsverksamheten lämnar *statens trafiksäkerhetsråd* och *högertrafikkommissionen* förslaget i stort sett utan erinran. *Skolöverstyrelsen* avstyrker däremot förslaget att utbildningen av trafiklärare, förarprovare och utbildningsledare underställs trafikmyndigheten dels mot bakgrund av att utbildningen är av övervägande pedagogisk karaktär, dels därför att detta skulle bryta en av statsmakterna i olika sammanhang angiven strävan att till skolöverstyrelsen koncentrera ledningen för all utbildning av detta slag. *Statskontoret* och *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* anser likaså att huvudmannaskapet för utbildningen bör ligga på skolöverstyrelsen.

Ett flertal remissorgan har berört trafiksäkerhetsforskningen och dess förhållande till trafikverket.

Uppfattningen att det skulle ha varit värdefullt att kunna ta ställning

till transportforskningens organisation och samordning med trafiksäkerhetsarbetet i anslutning till trafikverkets inrättande delas av bl. a. *statens trafiksäkerhetsråd, länsstyrelsen i Jönköpings län, trafikmålskommittén* och *statens väginstitut*. I gemensamt yttrande av *Motorbranschens riksförbund, Motororganisationernas samarbetsdelegation* och *Svenska vägföreningen* understryks behovet av att etablera ett intimt samarbete mellan trafikverket och all trafik- och transportforskning. *Länsstyrelsen i Stockholms län* uttalar den meningen att om 1964 års transportforskningsutredning skulle ge som resultat att ett statligt transportforskningsinstitut inrättas bör trafiksäkerhetsrådet inordnas under trafikverket. Enligt *TCO:s* mening kunde bättre förutsättningar skapas för samarbetet mellan forskande och verkställande organ om trafiksäkerhetsrådet ingick som en särskild avdelning i det föreslagna trafikverket.

*Rikspolisstyrelsen, länsstyrelsen i Kopparbergs län* och *Cykel- och moppedfrämjandet* ifrågasätter om det inte vore lämpligt att inordna statens trafiksäkerhetsråd och NTF i trafikverket.

Den verksamhet, som trafiksäkerhetsrådet nu bedriver, liksom ytterligare delar av verksamheten vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafikbyrå hör enligt *länsstyrelsens i Skaraborgs län* mening överflyttas till trafikverket.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att den direkta ledningen av det frivilliga upplysningsarbetet inte bör ingå i trafikverkets uppgifter. *Motorbranschens riksförbund, Motororganisationernas samarbetsdelegation* och *Svenska vägföreningen* finner mycket tala för att det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet skall vara självständigt men att forskning och därav beroende upplysning måste ha en viss gemensam anknytning. Det förefaller därför naturligt att ett kontaktorgan mellan trafikmyndigheten och de många frivilligt arbetande krafterna i en eller annan form inrättas i trafikverket.

Vad beträffar övriga frågor rörande trafiksäkerhetsarbetet kan nämnas att *statistiska centralbyrån* anser att samordnings- och beslutsfunktioner i fråga om trafikolycksstatistiken bör handläggas av centralbyrån, medan *Svenska transportarbetareförbundet* förordar att trafikverket i samarbete med berörda verk och myndigheter skall ha överinseende över olycksfallsstatistiken.

I fråga om lokaliseringen av trafikverkets centrala förvaltning har *länsstyrelsen i Östergötlands län* uttalat att förvaltningen bör förläggas till lämplig plats i landsorten.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* samt *statskontoret* understryker vikten av att organisationsförslaget ses som ett första uppbyggnadsskede och att organisationen senare omprövas. *Länsstyrelsen i Blekinge län* finner förslaget innebära en alltför stark centralisering av verksamheten och anser att förslaget i denna del inte kan läggas till grund för trafikverkets organisation. *Länsstyrelsen* anför vidare att det föreligger en

allmän brist på kvalificerade befattningshavare varför man måste vara mycket försiktig vid utbyggnaden av den centrala förvaltningen. Liknande synpunkter anlägger *länsstyrelserna i Östergötlands och Västernorrlands län* samt *postverket*, vilket även tillråder försiktighet i fråga om fastställandet av antalet regionala enheter. *Länsstyrelsen i Värmlands län* och *Sveriges grossistförbund* förordar en personalminskning i förhållande till förslaget.

Förslaget om *lekmannastyrelse* har tillstyrkts av *Näringslivets trafikdelegation*.

I fråga om *styrelsens sammansättning* uttalar *länsstyrelsen i Stockholms län* att vid val av ledamöter torde lämpligen vikten av ett intimt samarbete med i första hand vägmyndigheten och polisväsendet beaktas.

Förslaget angående rådgivande organ — statens biltrafikråd och statens trafikutbildningsråd — har mött viss kritik. Vad beträffar *statens biltrafikråd* ifrågasätter *postverket* och *SJ* om rådet överhuvudtaget är befogat. Utredningarnas förslag att rådet skulle ges viss vetorätt på så sätt att fråga skall hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning om ej enighet mellan styrelse och råd kan nås har avstyrkts av *postverket*, *statens biltrafiknämnd*, *statskontoret* och *SACO*.

*TCO*, *Motorbranschens riksförbund*, *Motororganisationernas samarbetsdelegation* och *Svenska vägföreningen* är positiva till förslaget om ett *trafikutbildningsråd*. *Postverket*, *SJ* samt *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* ställer sig tveksamma till trafikutbildningsrådet. *Statskontoret* har dock ingenting att erinra mot detta organ under förutsättning att det får enbart rådgivande funktioner. Under förutsättning att trafikutbildningsrådet anses erforderligt ifrågasätter *Svenska kommunförbundet* om inte detta råd närmast bör knytas till skolöverstyrelsen i stället för till trafikverket.

*Överståthållarämbetet* föreslår att ett permanent samrådsorgan inrättas för trafikverket och vägverket. I detta organ bör rikspolisstyrelsen vara representerat.

*SJ* finner den funktionsmässiga uppdelningen naturlig och lämplig, i varje fall i initialskedet. Ifråga om den interna organisationen i övrigt synes dock vissa oklarheter råda i vad gäller ansvars- och lydnadsförhållanden.

Den föreslagna indelningen i organisationsenheter anser *Motorbranschens riksförbund*, *Motororganisationernas samarbetsdelegation* och *Svenska vägföreningen* vara i hög grad tveksam. Ett flertal detaljutredningar torde behövas innan en fullständig organisationsplan kan upprättas.

*Länsstyrelsen i Blekinge län* finner starka skäl ifrågasätta nödvändigheten av en central handläggning inom *arbetsinspektionsbyrån* av frågor om sträckkörning, körtider, vilotider, färdskrivare och arbetskort.

Om de arbetsuppgifter, som förutsätter juridisk sakkunskap, överförs till i första hand kanslibyrån torde enligt *SACO:s* mening återstående arbetsuppgifter kunna fullgöras inom yrkestrafikbyrån och därmed skulle något behov av en självständig byrå för inspektionsuppgifter inte längre föreligga.

Utbildningsbyrån föreslås handlägga frågor om tillstånd att driva trafikskola samt för sådan skola att företa förarprovning, om godkännande av personal, tillsyn över förarprovningen och trafikskolorna samt utbildningskontroll. *Länsstyrelsen i Blekinge län* ifrågasätter om inte en utbyggnad på det regionala planet, där dessa frågor nu i allt väsentligt handläggs, skulle ge bättre resultat än den föreslagna centraliseringen. Huvudansvaret för trafikutbildningen bör enligt *statskontorets* mening vila på skolöverstyrelsen och inte trafikverket vilket föranleder vissa organisationsändringar. *Överståthållarämbetet* förordar att tillståndsgivningen i fråga om trafikskolorna skall ligga kvar på länsstyrelserna varför utbildningsbyråns personal bör kunna minskas.

Förslaget till teknisk byrå har lämnats utan erinran av samtliga remissorgan.

*Postverket* vill med hänsyn till den fortgående liberaliseringen av tillståndsgivningen starkt ifrågasätta behovet av en särskild yrkestrafikbyrå. *Överbefälhavaren* och *CCT* finner att beredskapsuppgifterna bör överföras från yrkestrafikbyrån till sekretariatet som lämpligen förvandlas till en planeringsbyrå. Liknande synpunkter anlägger även *SACO*. Enligt *statskontorets* mening bör yrkestrafikbyråns organisation omprövas sedan klarhet nåtts om karaktären och omfattningen på längre sikt av de trafikpolitiska ärendena. *Länsstyrelsen i Blekinge län* finner att alla individuella ärenden rörande yrkesmässig trafik med fördel kan handläggas på det regionala planet. *Motorbranschens riksförbund*, *Motororganisationernas samarbetsdelegation* och *Svenska vägföreningen* finner det tveksamt om yrkestrafikbyrån behöver så stor personal som föreslagits med hänsyn till att regleringar och inskränkningar inom yrkesmässiga trafiken efter hand slopas.

Beträffande övriga uppgifter för trafikmyndigheten förordar *länsstyrelsen i Gävleborgs län* att myndigheten tillförs medicinsk expertis. *Överbefälhavaren* anser att trafikverket bör tillföras en militärassistent och *CCT* finner det, under förutsättning att ett centralt bilregister knyts till verket, böra övervägas om inte biluttagningfunktionen skulle överföras till verket. Behovet av juridisk kompetens inom verket anser *statens trafiksäkerhetsråd* vara sådan att en särskild juridisk byrå bör inrättas.

Beträffande distriktsorganisationen lämnar *överståthållarämbetet* och *länsstyrelsen i Stockholms län* förslaget utan erinran men framhåller behovet av tillräckligt antal befattningshavare inom särskilt belastade distrikt för att bemästra arbetsuppgifterna. *Länsstyrelsen i Koppar-*

*bergs län* anser det önskvärt att indelningen kunnat helt anpassas till länsindelningen men vill på de av utredningen anförda skälen inte motsätta sig förslaget. *Automobilbesiktningsmännens förening* finner förslaget lämpligt från organisationssynpunkt.

Utökningen med två distrikt i förhållande till bilinspektionens nuvarande organisation ifrågasätts av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* som med hänsyn till distriktschefens föredragningskyldighet i länsstyrelsen finner varje län böra utgöra ett distrikt. Om detta inte kan genomföras genast bör likväl en omprövning ske, så att en bättre avvägd indelning erhålls. *Statskontoret* finner att en uppdelning av nuvarande distrikt bör ske först efter det man vunnit ytterligare erfarenhet av den nuvarande indelningen. *Länsstyrelserna i Kronobergs, Blekinge, Malmöhus, Älvsborgs och Skaraborgs län* samt *TCO* anser att den regionala organisationen bör knytas till länen.

Några remissinstanser har berört den effekt en ändrad länsindelning kan få för distriktsindelningen. *Länsstyrelserna i Jönköpings, Blekinge, Hallands och Älvsborgs län* förutsätter att organisationen inte binds så att problem uppstår med anledning av länsindelningsutredningens kommande förslag.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anser i likhet med *Trafikassistenternas förening* att trafikmyndigheten senare bör självständigt kunna pröva lämplig stationering av personalen med hänsyn till arbetsuppgifterna. *Trafikassistenternas förening* säger vidare att en begränsning av antalet inspektionsdistrikt är motiverad med hänsyn till kravet på likformighet och enhetlighet inom den regionala organisationen och föreslår en ytterligare sammanslagning av vissa mindre distrikt. Föreningen anser däremot att en minskning av antalet stationsorter innebär en ej önskvärd försämring av servicen till allmänheten. *Länsstyrelsen i Hallands län* finner det anmärkningsvärt att inte något förrättningsställe föreslagits inom länet och anser denna fråga böra omprövas. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* anser inte den föreslagna minskningen av inspektionsstationernas antal från 23 till 13 fullt tillfredsställande.

*Länsstyrelserna i Kristianstads, Älvsborgs, Gävleborgs och Norrbottens län* betonar behovet av personalförstärkning om förarprövningen helt skall förläggas till den regionala organisationen.

Utredningens förslag om teknisk kompetens för tjänst som förste trafikinspektör och vissa tjänster som trafikinspektör motsätter sig *Trafikassistenternas förening* med motiveringen att dessa befattningshavares arbetsuppgifter till mycket ringa del kommer att avse rent tekniska frågor. Vidare finner föreningen att titeln trafikassistent är missvisande och ger intryck av en osjälvständig befattning. I stället föreslår föreningen titlarna trafiköverinspektör, förste trafikinspektör, trafikinspektör och biträdande trafikinspektör.

I fråga om den föreslagna utbildningsorganisationen avstyr-

ker *skolöverstyrelsen* att utbildningen av förarprovare och utbildningsledare sker i trafikverkets regi. Något underlag för en högre trafikläroanstalt skulle således inte komma att föreligga.

*Statens trafiksäkerhetsråd* föreslår att möjligheterna att inordna den högre trafikläroanstalten i universitetssammanhang undersöks. *Trafikmålskommittén* förordar att den högre trafikläroanstalten får en självständigare ställning. Därigenom kan till den knytas kvalificerade representanter för den pedagogiska vetenskapen. *Sveriges läkarförbund* ifrågasätter om det inte borde övervägas att ge den högre trafikläroanstalten starkare sammansättning och större självständighet i förhållande till trafikverket. Undervisningsfrågorna är numera av sådan storlek att ett centralt organ med hög kompetens på detta område är väl motiverat.

*Länsstyrelsen i Norrbottens län* och *Automobilbesiktningsmännens förening* anför att utbildning av polismän för flygande inspektion samt utbildning av förarprovare och militära fordonsbesiktningsmän kräver en tillfredsställande fordonsutbildning, något som inte torde kunna ges utan att större utrymme för detta bereds vid trafikläroanstalterna.

I fråga om tidpunkten för inrättandet av ett statens trafikverk har åsikterna varit delade. Majoriteten av remissorganen har intet att erinra mot att trafikverket inrättas redan före högertrafikreformen. *Statskontoret* anser att högertrafikreformen kan medföra problem som noggrant bör övervägas innan beslut fattas om vid vilken tidpunkt trafikverket skall börja sin verksamhet. Denna uppfattning delas av *överståthållarämbetet*, *Motorbranschens riksförbund*, *Motororganisationernas samarbetsdelegation* och *Svenska vägföreningen*. De sistnämnda organisationerna har dessutom funnit möjligheten att utnyttja högertrafikkommissionens resurser utgöra ett argument för att skjuta upp inrättandet av ett trafikverk till en senare tidpunkt. I detta instämmer *rikspolisstyrelsen*, *statens trafiksäkerhetsråd*, *Näringslivets trafikdelegation* och *Sveriges grossistförbund*. *NTF* uttalar att med hänsyn till förestående genomgripande reformer och 1964 års transportforskningsutrednings pågående arbete bör frågan om inrättandet av ett trafikverk få anstå. *Ledamoten av statskontorets styrelse Ståhl*, har i reservation till statskontorets yttrande anført att bildandet av det föreslagna trafikverket bl. a. med hänsyn till högertrafikreformen bör anstå och att berörda ärendegrupper tills vidare bör handläggas på samma sätt som f. n.

Enligt *statens biltrafiknämnd*, *Svenska lasttrafikbilägareförbundet*, *Svenska omnibusägareförbundet* och *Biltrafikens yrkesnämnd* bör ytterligare utredning av det föreslagna trafikverkets arbetsuppgifter avvaktas innan verket organiseras. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* delar denna uppfattning och anför dessutom att ett realiserande av förslaget omedelbart före högertrafikreformen skulle vara olämpligt.

Frågan om benämningen på den föreslagna myndigheten har be-



rörts av några remissorgan. *Postverket, SJ, länsstyrelsen i Västernorrlands län* och *CCT* föreslår benämningen statens vägtrafikverk under det att *länsstyrelsen i Jämtlands län* föreslår benämningen statens biltrafikverk och analogt därmed biltrafikinspektionen för den regionala organisationen.

*Riksarkivet* har framhållit vikten av att de organ som får till uppgift att planera omorganisationen tar upp arkivfrågorna till behandling.

Centrala civila transportkommitténs förslag till omorganisation av kommittén till ett fristående permanent organ med myndighets ställning delas i princip av samtliga remissinstanser med undantag av *statskontoret*. *Överbefälhavaren* framhåller att det är angeläget att förslaget genomförs utan tidsutdräkt, främst emedan transportregleringen både inom totalförsvaret i dess helhet och speciellt inom den civila sektorn får ytterligare stadga. *SJ* framhåller att det redan i inledningsskedet av ett krig föreligger stora behov av för totalförsvaret betydelsefulla transporter. Detta nödvändiggör en redan i fredstid omfattande och detaljerad planläggning även av transportregleringsverksamheten. Med hänsyn till utvecklingen på trafikområdet är det nödvändigt att organet får en permanent karaktär. Liknande synpunkter anförs av *överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap* och *civilbefälhavarna i första och andra civilområdet*. *Civilbefälhavaren i första civilområdet* framhåller att erfarenheterna från bl. a. sambandsplanläggningen klart visar vikten av ett centralt organ som företräder och har ansvaret för beredskapsplanläggningen. Liknande synpunkter framförs också av *civilbefälhavarna i andra, tredje och femte civilområdet*, vilka också anser att beredskapsplanläggningen på transportregleringens område under den tid som *CCT* haft ansvaret härför förts fram på ett för totalförsvaret betydelsefullt sätt. Vidare har kommitténs medverkan vid stabs-tjänstövningar, transportkonferenser, krigsspel o. d. i regional instans medfört stora fördelar för verksamheten vid de regionala myndigheter som har ansvar för transportfrågorna.

*Statskontoret* menar, att kommitténs enligt direktiven givna uppdrag ännu inte är slutfört och att det därför är för tidigt att besluta om ändrad form för kommitténs arbete. Först när ett slutligt resultat av kommitténs arbete föreligger kommer hållpunkter att finnas för en närmare avvägning av de resurser som erfordras för en mera långsiktig lösning av ifrågasatt planeringsuppgifter, varför åtgärder i framställningens syfte inte bör företas.

Flera remissinstanser anser det önskvärt att spørsmålet om lämplig organisation för *CCT* prövas samtidigt med andra nu aktuella organisationsfrågor inom trafikväsendets område. *Civilbefälhavaren i fjärde civilområdet* anser att de planläggningsuppgifter beträffande landsvägstransportledning som f. n. ligger på statens biltrafiknämnd bör överföras till det nya organ som skall ersätta *CCT*.

Beträffande organisationen av det nya organet anför *statens jordbruksnämnd* att det synes vara fördelaktigt att antalet ledamöter i det centrala civila transportorganet begränsas och att i stället en rådgivande delegation knyts till detta. Även *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* och *civilbefälhavaren i sjätte civilområdet* ställer sig positiva till en rådgivande delegation. *Luftfartsverket* anser att nuvarande organ är tungrott och ser förslaget om inrättande av en nämnd som ett steg i rätt riktning. Verket framhåller som önskvärt att de fyra ledamöterna är insatta i de olika transportgrenarnas organisation och arbetssätt.

*Civilbefälhavaren i första civilområdet* anser med ledning av erfarenheterna från civilbefälhavarkansliet, att den förslagna fredsorganisationen är lämplig. Även *sjöfartsstyrelsen* anser att ett effektivt kansli bör finnas redan i fredstid.

*Civilbefälhavaren i tredje civilområdet* föreslår att även uppgiften att leda den centrala utbildningen bör kunna inrymmas i transportnämndens åligganden.

I fråga om nämndens skyldighet att hålla vissa myndigheter underrättade om beredskapsplanläggningen anser *överbefälhavaren* att överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap skall hållas underrättad om huvuddragen i beredskapsplanläggningen.

*Överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap* och *civilbefälhavarna i fjärde och sjätte civilområdet* ansluter sig till vad ledamoten Danielson anfört i särskilt yttrande i fråga om transportregleringen, nämligen att denna bör ske i samråd och inte efter samråd med närmast berörda totalförsvarsmyndigheter. *Civilbefälhavaren i andra civilområdet* anser, i likhet med *överbefälhavaren*, *sjöfartsstyrelsen* och *civilbefälhavaren i första civilområdet*, inte att det naturliga och nödvungna samrådsförfarandet behöver inskrivas i nämndens instruktion och finner det därför tillräckligt om nämnden ges befogenhet att efter samråd själv utfärda anvisningar och riktlinjer för transportresursernas fördelning ävensom meddela bindande beslut i dessa frågor.

Ett sammanförande till ett organ av både transportreglering och transportledning enligt det särskilda yttrandet avstyrks av *överbefälhavaren*, *sjöfartsstyrelsen* och *civilbefälhavaren i andra civilområdet*. *Överbefälhavaren* nämner att förslaget väsentligen skulle innebära en återgång till det ledningsförfarande som rådde före 1962 och som för krigsmaktens del och — såvitt *överbefälhavaren* kan bedöma — från totalförsvarssynpunkt måste betecknas som otillfredsställande jämfört med de nu gällande och av kommittén för framtiden föreslagna principerna. *Civilbefälhavaren i andra civilområdet* menar att en sträng åtskillnad måste göras mellan å ena sidan de totala transportresursernas fördelning på olika transportbehov — transportreglering — och å andra sidan det rent tekniska genomförandet av transportererna — transportledningen — och

uttalar vidare att det är svårt att samla dessa artskilda uppgifter under en och samma centrala myndighet. *Överbefälhavaren* och *sjöfartsstyrelsen* framhåller också svårigheterna att till en transportmyndighet samla den personal, som nu sköter transportplanläggningen vid de olika myndigheterna, eftersom denna planläggning numera i betydande grad är invävd i verkens övriga verksamhet på central, regional och lokal nivå. Helt naturligt måste även i fortsättningen beredskapsåtgärderna främst åvila verken själva.

*Civilbefälhavaren i första civilområdet* förordar, att förslaget i fråga om ledningsorganisationen, speciellt i krig, närmare övervägs innan beslut fattas om ombildning av CCT. *Civilbefälhavaren i sjätte civilområdet* säger att nämndens krigsorganisation bör byggas upp så att tillgång till sakkunniga i fråga om transportledning finns, men utan att nämnden övertar transportledningen, som alltjämt bör förbehållas fackmyndigheten.

*Överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap* anser att de av Danielson framförda synpunkterna förtjänar allvarligt beaktande mot bakgrund av de stora omställningsproblem av organisatorisk och annan art som uppkommer i krissituationer. För att denna omställning skall fungera krävs en fast och enhetlig ledning och reglering, varför en splittring på olika myndigheter är olycklig. Liksom transportplanläggningen — transportregleringen och transportledningen — är samordnad i de lokala och regionala instanserna bör, anser *civilbefälhavaren i fjärde civilområdet*, en likformad ansvarsfördelning eftersträvas i den centrala instansen. Detta bör mycket väl kunna ske vad gäller landsvägstransporter, men beträffande övriga transportgrenar, såsom järnvägstrafik, sjöfart och luftfart förefaller det mest naturligt att planlägningsansvaret i vad avser transportledning anförtros resp. fackmyndighet.

#### **Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslagsframställning avseende statens bilinspektion för budgetåret 1967/68**

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sin anslagsframställning avseende statens bilinspektion för budgetåret 1967/68 anfört bl. a. följande.

Vid bilinspektionen har under år 1965 utförts sammanlagt 230 463 avgiftsbelagda förrättningar, varav 420 typbesiktningar. Övriga förrättningar har utgjorts av körkorts- och trafikprov, prov med lärarpersonal och föreståndare vid körskola. Antalet körkorts- och trafikprov (229 519) innebär en ökning med 5,5 % i förhållande till år 1964. Den säsongmässigt ökade efterfrågan på tider för körkorts- och trafikprov har kunnat bemästras bättre än tidigare även om köer inte kunnat helt undvikas på enstaka orter.

Den effektivare typbesiktningen har successivt kunnat genomföras under år 1965. Teknisk utrustning har anskaffats och detaljerade föreskrifter för besiktningens genomförande har utfärdats. Vid typbesiktning har endast en personbil och en släpvagn underkänts. Däremot har det ej sällan

förekommit att fordonet inte kunnat godkännas förrän rättelse vidtagits i fråga om vissa fordonsdetaljer.

På 532 försäljningsställen har begagnade fordon och släpfordon inspekterats, varvid 546 körförbud utfärdats. Antalet TIR-besiktningar har ökat kraftigt. Kursverksamhet har bedrivits för utbildning av polispersonal i flygande inspektion samt för egen personal. Vidare har under våren 1966 inspektion skett av lärar- och instruktörspersonalens arbete vid körskolorna.

Under anslaget *Statens bilinspektion: Avlöningar* är för innevarande budgetår anvisat 1 043 000 kr. Styrelsen beräknar en ökning av medelsbehovet med 83 000 kr. för löneomräkning.

För innevarande budgetår har under anslaget *Statens bilinspektion: Omkostnader* anvisats 315 000 kr. Styrelsen föreslår att anslaget förs upp med 391 000 (+ 76 000) kr. På grund av de den 1 juli 1965 och den 1 juli 1966 höjda traktaments- och resekostnadsersättningarna samt ökat behov av att resa föreslås en uppräknig med 58 000 kr. För prisstegringar m. m. under delposten Övriga expenser beräknas ytterligare 18 000 kr.

Anslaget *Statens bilinspektion: Uppdragsverksamhet* är för innevarande budgetår uppfört med 4 645 000 kr. Styrelsen beräknar det ökade medelsbehovet till 1 194 000 kr.

	Ökning
A. Avlöningar	
1. Personalförändringar .....	+ 496 000
2. Löneomräkning .....	+ 321 000
B. Omkostnader	
1. Sjukvård .....	+ 1 000
2. Reseersättningar .....	+ 213 000
3. Expenser .....	+ 163 000
	+ 1 194 000

A. Med hänsyn till den avsevärda ökningen av antalet TIR-besiktningar föreslår styrelsen inrättande av en tjänst som bilinspektör (+ 36 000 kr.). Styrelsen föreslår vidare att uppgiften avseende TIR-besiktning överförs från bilinspektionens allmänna verksamhet till dess uppdragsverksamhet och att avgift för sådan förrättning skall erläggas av fordonsägaren. I särskild skrivelse den 18 januari 1966 har styrelsen hemställt om höjning av taxan för körkort och trafik kort för att skapa bättre förutsättningar för en noggrannare prövning av varje körkorts- och trafik kortssökande. Härför fordras en personalökning med 18 trafikassistenter (+ 460 000). Kungl. Maj:t har den 11 november 1966 fastställt ny taxa för statens bilinspektion att gälla fr. o. m. den 1 januari 1967.

B. På grund av höjda traktaments- och resekostnadsersättningar, ökat

behov av medel på grund av personalförstärkning och prisstegringar räknar styrelsen med att för omkostnader fordras en uppräknings med 377 000 kr.

#### **Statens biltrafiknämnds anslagsframställning för budgetåret 1967/68**

Statens biltrafiknämnd har i sin anslagsframställning för budgetåret 1967/68 anfört bl. a. följande.

Verksamheten inom biltrafiknämndens arbetsområde har under de senaste åren inte undergått några större förändringar. Det totala antalet ärenden var år 1965 så gott som oförändrat jämfört med år 1964. Den fr. o. m. den 1 juli 1964 höjda kompetensgränsen för länsstyrelsernas tillståndsgivning från 4,5 till 6,5 ton i fråga om lastbil och från 5,5 till 8 ton i fråga om lastbil jämte släpvagn har medfört en minskning av antalet till nämnden inkomna beställningstrafikärenden. I enlighet med det trafikpolitiska reformprogrammet har fr. o. m. den 1 juli 1966 denna kompetensgräns ytterligare höjts till 8 resp. 12 ton.

Antalet ärenden angående internationell trafik har ökat starkt. Under första halvåret 1966 kom 2 193 ärenden in mot 1 162 under motsvarande tid år 1965. Med hänsyn till rådande kvotering beträffande vissa länder har ställningstagandena i fördelningsfrågor beträffande trafiken på utlandet komplicerats.

I avvaktan på statsmakternas ställningstagande till de förslag, som framlagts av körtidsutredningen och färdskrivarutredningen angående färdskrivare, förutsätter biltrafiknämnden att granskningsarbetet med färdskrivaruppteckningar kommer att fortsätta på hittillsvarande sätt.

Beträffande beredningsplanering i fråga om landsvägstransporter åligger det nämnden att planera transportledning för det totala försvarets behov av landsvägstransporter i krig. Något ändrat medelsbehov för budgetåret 1967/68 anger nämnden f. n. inte.

Under anslaget *Statens biltrafiknämnd: Avlöningar* är för innevarande budgetår anvisat 1 074 000 kr. Nämnden beräknar en ökning av medelsbehovet med 153 000 kr. avseende löneomräkning. Nämnden har vidare hemställt om ordinariesättning av tjänsten som kanslichef. I särskild skrivelse den 30 augusti 1966 har nämnden vidare hemställt om ordinarie- och extraordinariesättning av vissa ytterligare tjänster.

För innevarande budgetår har under anslaget *Statens biltrafiknämnd: Omkostnader* anvisats 121 000 kr. Nämnden föreslår att anslaget förs upp med 135 000 (+ 14 000) kr. På grund av höjda traktamentsersättningar och prisstegringar begär nämnden en uppräknings med 14 000 kr.

#### **Departementschefen**

Under senare år har ett omfattande arbete bedrivits för att förbättra trafiksäkerheten på vägarna. Flera betydelsefulla reformer har genomförts

på områden där effekten bedömts bli störst. Sålunda har sedan år 1960 försök gjorts med tillfälliga hastighetsbegränsningar, vilka visat sig ha en stark trafiksäkerhetsfrämjande effekt. Den årliga obligatoriska kontrollbesiktningen av vissa motorfordon och släpfordon började den 1 januari 1965 och har från flera synpunkter varit av stort värde. Det program beträffande kontrollbesiktning, som statsmakterna beslutade om år 1963, är den 1 januari 1967 fullföljt. Ett annat led i strävandena för ett trafiksäkert fordonsbestånd på vägarna är den inspektion som statens bilinspektion utför beträffande begagnade bilar och släpfordon, som förvaras i lager eller hålls till salu hos bilhandlare. Efter polisens förstatligande år 1965 har en avsevärd förstärkning och intensifiering skett av trafikövervakningen, vilket i inte oväsentlig grad torde ha medverkat till att ökningen av antalet trafikolyckor kunnat bromsas. De år 1965 inrättade trafiknämnderna i kommunerna har vidare betydelsefulla funktioner inom trafiksäkerhetsarbetet. Vid ingången av 1966 skärptes fordonsägares ansvar för överträdelse av gällande bestämmelser om axel- och boggitryck. Vid senaste årsskiftet trädde vissa ändringar i vägtrafikförordningen i kraft. De nya reglerna är främst avsedda att skydda de gående i trafiken och innebär en anpassning till internationella trafikregler. Ett viktigt steg för att skapa bättre trafikförhållanden togs när statsmakterna fattade beslut om övergång till högertrafik. Som ett resultat av det nordiska samarbetet på vägtrafikområdet utfärdades år 1966 ny kungörelse angående vägmärken, innebärande en anpassning till internationella regler. Effektiva trafiksäkerhetsinsatser görs av radio, television, dags- och fackpress genom den debatt och upplysning m. m. i trafiksäkerhetsfrågor, som där äger rum. Konsumentupplysning rörande bilarnas säkerhet har i betydelsefull utsträckning kunnat lämnas av AB Svensk Bilprovning. Efter samråd med konsumentupplysningsutredningen har till departementet knutits en expert för att göra förberedande undersökningar i fråga om konsumentupplysning angående motorfordon.

Inom departementet arbetar en särskild arbetsgrupp för att med utgångspunkt i bl. a. de skärpta säkerhetskrav, som snart kommer att gälla för alla i USA försålda bilar, utarbeta förslag till nya svenska säkerhetskrav på bilarna. Sedan undersökningar numera genomförts rörande möjligheterna att planera för en säkrare trafikmiljö framförallt i tätorterna kommer vissa rekommendationer i detta syfte att utfärdas av byggnadsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Kungl. Maj:t har beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag om lagstiftning rörande flyttning av felparkerade och övergivna fordon. Tidigare denna dag har jag föreslagit Kungl. Maj:t att framlägga förslag rörande fråga om reglering av arbetstider för vägtrafiken m. m. Beträffande vissa förslag rörande trafikutbildning, körkort och därmed sammanhängande frågor kommer jag vidare

att i ett avsnitt i det följande redovisa mina principiella ställningstaganden. Jag överväger f. n. möjligheterna att i trafiksäkerhetens intresse införa differentierade fartgränser för fordon med hänsyn till beskaffenheten av olika vägar. Jag avser att senare föreslå Kungl. Maj:t att framlägga förslag för riksdagen i detta ämne.

Bland andra aktuella åtgärder på trafiksäkerhetens område kan nämnas statens trafiksäkerhetsråds förslag rörande längd- och hastighetsbestämmelser för fordonskombinationer, vilket f. n. är under remissbehandling. Vidare är bilregistreringssystemet under omprövning med sikte på rationalisering, bl. a. för att möjliggöra en snabb och effektiv kontroll av fordon. 1964 års transportforskningsutredning har i uppdrag att söka samordna resurserna på trafiksäkerhetens och transportforskningens områden.

Trafiksäkerhetsåtgärderna spänner över många olika områden vilket medför att de olika insatserna måste samordnas i effektiva former för att vunna erfarenheter och nya idéer skall bli systematiskt utnyttjade. Inom kommunikationsdepartementet pågår bl. a. mot denna bakgrund en samlad översyn av trafiksäkerhetsfrågorna.

I belysning av det omfattande arbete som lagts ned på att höja trafiksäkerheten framstår den nuvarande organisationen på området som bristfällig i vissa avseenden. Den statliga medverkan i trafiksäkerhetsarbetet utövas f. n. i ett flertal former och uppgifterna är fördelade på ett stort antal myndigheter och organisationer utan att något centralt organ under Kungl. Maj:t har tillagts en ledande och samordnande funktion. Splittringen i handläggningen av trafiksäkerhetsfrågorna på ett stort antal statliga myndigheter och organ torde i hög grad ha bidragit till svårigheterna att få ett samlat grepp om problemen och även försvårat genomförandet av i och för sig önskvärda reformer. Det är en angelägen uppgift att söka undanröja den nuvarande splittringen genom att uppdraga åt ett enda organ att ansvara för trafiksäkerhetsfrågorna inom vägtrafiken och att ge detta organ sådana resurser, att det kan inta en ledande ställning inom trafiksäkerhetsarbetet.

I samband med omorganisationen av väg- och vattenbyggnadsverket (prop. 1966: 129 och 1967: 44) har det ansetts önskvärt att så långt som möjligt avgränsa arbetsuppgifterna inom det nya vägverket till att omfatta byggande och underhåll av vägar och gator. Vägverkets ansvar för trafiksäkerheten kommer i enlighet härmed att begränsas till trafiksäkerhetsmässiga bedömanden vid planering, projektering och byggande av vägar, broar, trafikplatser o. d. samt vid den väghållning vägverket svara för. Den centrala arbetsuppgiften på trafiksäkerhetsområdet, som nu åvilar verkets trafikbyrå och statens bilinspektion, faller därmed utanför det nya vägverkets ansvarsområde.

Denna viktiga del av den centrala statliga organisationen på trafiksäker-

hetsområdet har av bilförarutredningen och körtidsutredningen föreslagits ingå i ett nytt ämbetsverk, statens trafikverk. Till detta verk föreslår utredningarna att även de uppgifter som nu åvilar statens biltrafiknämnd förläggs. Vidare föreslås att verket skall ha hand om frågor rörande trafikutbildning och arbetsinspektion för vägtrafiken.

Utredningarnas förslag har remissbehandlats. De drygt 80 myndigheter och organisationer, som yttrat sig, har i allmänhet tillstyrkt eller lämnat utan erinran förslaget att på ett effektivare sätt samordna trafiksäkerhetsarbetet. I några remissyttranden har framförts kritiska synpunkter rörande de arbetsuppgifter myndigheten bör ha. Statskontoret och skolöverstyrelsen finner sålunda att utbildningsfrågorna i första hand bör handläggas inom det allmänna skolsystemets ram och vissa remissinstanser ifrågasätter förslaget att till den nya myndigheten förlägga arbetsinspektionsfrågor.

På centrala civila transportkommittén (CCT) ankommer att i fred svara för den centrala samordningen av åtgärder avseende den civila transportverksamheten i händelse av krig. Kommittén tillsattes år 1962, då dessa arbetsuppgifter överfördes från dåvarande riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap (prop. 1961: 84, SU 118, rskr 301). Kommittén består av ordförande och tretton ledamöter vilka representerar riksdagen, Kungl. Maj:ts kansli, näringslivet och berörda myndigheter. Kommitténs ordförande representerar transportområdet i försvarsrådet, totalförsvarets chefsnämnd och rådet för ekonomisk försvarsberedskap.

CCT har föreslagit att kommittén organiseras som en permanent myndighet. Redan i fred föreligger behov av ett permanent organ med en samlad överblick av transportbehov och tillgång på transportmedel och med ansvar för planläggningen för den civila transportregleringsverksamheten vid krig eller krigsfara. Huvuddelen av kommitténs arbetsuppgifter har enligt CCT visat sig vara av sådan natur att de kräver uppföljning och kontinuerligt arbete. Sålunda måste kartläggningen av transportbehov och transportresurser revideras med hänsyn till förändringar på transportområdet. CCT föreslår att kommittén ombildas till en nämnd av permanent natur med fyra ledamöter jämte ordförande. Vidare bör nämnden ha en rådgivande delegation knuten till sig med representanter för bl. a. transportgivande och transportbehövande myndigheter.

Kommitténs skrivelse har remissbehandlats. De 17 myndigheter som yttrat sig delar nästan utan undantag kommitténs synpunkter på omorganisationen.

Jag övergår nu till att närmare redovisa mina överväganden i de angivna organisationsfrågorna.

Vad först gäller frågan om handläggningen av trafiksäkerhetsfrågorna



har jag funnit att förbättrad samordning, ökad effektivitet och ökat ansvar på detta viktiga område bäst kan åstadkommas genom en särskild myndighet. Jag anser, att säkerheten i vägtrafiken är en så viktig fråga att myndighetens arbetsuppgifter så långt detta låter sig göra bör koncentreras uteslutande till detta verksamhetsfält. Följaktligen bör frågor rörande trafikstillstånd m. m. eller av arbetarskyddskaraktär inte inrymmas i en sådan organisation. Ej heller synes det böra föras utbildning av trafikskolornas personal. Jag föreslår, att en central myndighet tillskapas för trafiksäkerhetsfrågorna. Myndigheten bör heta *statens trafiksäkerhetsverk*. Till verket bör i första hand hänföras sådana centrala arbetsuppgifter inom trafiksäkerhetens område som från organisatorisk och funktionell synpunkt med fördel kan sammanföras.

De närmare förslagen rörande trafiksäkerhetsmyndigheten avser följande. Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafikbyrå överförs de arbetsuppgifter byrån nu har med de undantag för vilka jag redogjort i prop. 1967: 44 (s. 23). De arbetsuppgifter som förs över avser i huvudsak besiktningssärenden, körkorts- och utbildningssärenden samt ärenden rörande trafikreglering och vägmärken. Till trafiksäkerhetsverket överförs också statens bilinspektion i sin helhet. Jag föreslår vidare att trafiksäkerhetsverket övertar högertrafikkommissionens kvarstående uppgifter och befogenheter vid årsskiftet 1967/68. Kostnaderna för uppföljning och slutförande av kommissionens arbetsuppgifter bör få bestridas i den ordning som nu gäller för högertrafikkommissionen. Beträffande trafiksäkerhetsverkets arbetsuppgifter i övrigt föreslår jag att till verkets förfogande ställs resurser för information till allmänheten i trafiksäkerhetsfrågor. På den statliga sektorn har resurserna för detta ändamål hittills varit synnerligen knappa. Jag fäster betydande vikt vid att verket ges möjligheter till aktiv information och medverkan i det allmänna trafiksäkerhetsarbetet. Härigenom torde förutsättningarna för initiativ t. ex. i fråga om åtgärder beträffande särskilt olycksbelastade vägsträckor och ledning av trafiksäkerhetsarbetet vara för handen. Verket bör i detta syfte på lämpligt sätt samverka med myndigheter och enskilda organisationer, t. ex. rikspolisstyrelsen och NTF.

Verkets ledning bör utgöras av en kollegialt beslutande lekmanastyrelse och en generaldirektör som chef. I styrelsen bör ingå fyra ledamöter jämte verkets generaldirektör som föreslås vara självskriven som ledamot och ordförande.

Vid uppbyggnaden av trafiksäkerhetsverket kan arbetsuppgifterna delas upp i allmänna trafiksäkerhetsuppgifter, fordonskontrolluppgifter, förarprovsuppgifter och administrativa uppgifter. I enlighet med denna indelning bör uppgifterna fördelas på fyra huvudenheter. Dessa bör heta trafik- och informationsbyrån, fordonsbyrån, körkortsbyrån och kanslibyrån. Den nuvarande statens bilinspektion inpassas i verksamheten som

regional organisation. Med hänsyn till det nära samarbetet mellan den nya trafiksäkerhetsmyndigheten och vägverket har jag ansett det angeläget att avpassa distriktsorganisationen med beaktande av vägverkets organisation. I enlighet härmed föreslår jag att sju distrikt inrättas i överensstämmelse med statens vägverks byggnadsdistrikt. En tablå över den av mig föreslagna huvudorganisationen för statens trafiksäkerhetsverk torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

För att tjäna som underlag för bedömningen av anslagsbehovet bör riksdagen lämnas en redogörelse för hur verket bör vara organiserat på byråer och sektioner samt hur arbetet bör fördelas mellan byråerna.

Jag föreslår att byråerna indelas i sektioner och att arbetsuppgifterna fördelas mellan byråerna och sektionerna enligt följande.

*Trafik- och informationsbyrån* föreslås uppdelad på en trafiksektion och en informationssektion.

Trafiksektionen skall utarbeta föreskrifter och anvisningar i fråga om vägmärken, markeringar på vägbana, trafiks signaler, andra trafikordningar och trafikreglering samt ha uppsikt över tillämpningen av bestämmelserna rörande vägmärken m. m.

Informationssektionens uppgift skall vara att informera allmänheten i trafiksäkerhetsfrågor, biträda andra myndigheter i sådana frågor, besvara förfrågningar rörande trafiksäkerhet från allmänhet och organisationer samt samverka med andra myndigheter och enskilda organisationer i trafiksäkerhetsfrämjande syfte.

*Fordonsbyrån* bör bestå av tre sektioner, nämligen en inspektionssektion, en utredningssektion och en typbesiktningsssektion.

Inspektionssektionen skall leda verksamheten i fråga om typbesiktning, inspektion av begagnade motorfordon och släpfordon, som förvaras i lager eller hålls till salu hos bilhandlare, granskning av invalidfordon, undersökning av att fordon och godsbehållare för internationell godsbefordran uppfyller gällande tullbestämmelser (TIR), flygande inspektion, värdering av fordon m. m. på begäran av annan myndighet och tekniska undersökningar av i trafikolyckor inblandade fordon. Sektionen skall utarbeta tillämpningsföreskrifter och utveckla metoder och normer för dessa verksamheter. Vidare skall den utföra inspektion och besiktning av angiven art. Slutligen bör det åligga inspektionssektionen att utfärda anvisningar för och utöva tillsyn över AB Svensk Bilprovningss besiktningssverksamhet, pröva av bolaget meddelade beslut angående körförbud jämlikt 55 § 5 mom. vägtrafikkungörelsen, utfärda förordnanden för besiktningsspersonal samt föra register över godkänd besiktningsspersonal.

Utredningssektionen föreslås få tekniska arbetsuppgifter bestående av frågor rörande fordons tekniska konstruktion, funktionella system och fordonsdetaljer samt utredningar som underlag för tekniska bestämmelser, anvisningar, m. m. Sektionen skall vidare följa den tekniska utvecklingen

inom och utom landet varvid den bör upprätthålla kontakt och samverka med fabrikanter och importörer inom fordonsområdet. Slutligen bör det åvila utredningssektionen att utfärda säkerhetsmässiga anvisningar för statlig upphandling av bilar.

Inom typbesiktningssektionen skall utföras sådana arbetsuppgifter i fråga om typbesiktning som i dag åvilar statens bilinspektion. Sektionen skall sålunda utföra typbesiktning av motorfordon och mopeder samt utrustning och delar till sådana fordon, utfärda typbesiktningsinstrument samt kontrollera typbesiktningsföreskrifternas efterlevnad. Någon formell bundenhet till besiktningsstället bör liksom f. n. inte komma ifråga.

*Körkortsbyråns* arbetsuppgifter är av sådan enhetlig natur att någon sektionsindelning inte är erforderlig.

På byrån skall ankomma att leda verksamheten i fråga om uppläggning och genomförande av prov för förarbevis, leda och medverka vid kontroll av all förarprovsvksamhet, svara för föreskrifter och anvisningar för trafikskolornas verksamhet, utöva tillsyn över trafikskolor — nuvarande körskolor — samt föra register över trafikskolor och personal med godkänd utbildning för trafikskoleverksamhet och förarprovning. Då bilinspektionen redan i dag prövar trafikskolepersonal synes det mig vidare av praktiska skäl och för att åstadkomma största möjliga enhetlighet i bedömandet lämpligt, att de arbetsuppgifter rörande tillståndsgivning för trafikskoleverksamhet och utfärdande av förordnanden för lärare och instruktörer, som f. n. åvilar länsstyrelserna, överförs till körkortsbyrån i trafiksäkerhetsverket. Tillstånden och förordnandena föreslås därvid få giltighet i hela riket.

*Kanslibyrån* föreslås uppdelad på en allmän sektion och en förvaltningssektion.

Den allmänna sektionen skall ha juridisk sakkunskap för att följa upp och granska trafikförfattningar samt utarbeta författningsförslag, arbetsordningar, tjänste- och förvaltningsföreskrifter. Förutom ärenden av juridisk natur avses sektionen handlägga vissa administrativa frågor.

Förvaltningssektionen skall handlägga personaladministrativa och kamerala ärenden. Vidare skall sektionen handha materielupphandling, registrering av ärenden och arkiv.

Den *regionala organisationen* skall överta statens bilinspektionens nuvarande arbetsuppgifter, med den avvikelse som följer av att jag föreslagit att typbesiktningsverksamheten förläggs centralt. Den skall vidare i erforderlig utsträckning biträda vid de uppgifter i övrigt som faller inom verkets arbetsområde. Prövning av beslut på regional nivå får påkallas hos den centrala förvaltningen i verket.

I enlighet med vad jag anfört i det föregående bör den regionala organisationen omfatta följande sju distrikt: *Östra distriktet* omfattande Stockholms stad, Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Västmanlands och Got-

lands län med centralort i ort inom storstockholmsområdet; *sydöstra distriktet* omfattande Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs och Kalmar län med centralort i Jönköping; *södra distriktet* omfattande Blekinge, Kristianstads och Malmöhus län med centralort i Kristianstad; *västra distriktet* omfattande Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs och Skaraborgs län med centralort i Göteborg; *nordvästra distriktet* omfattande Värmlands, Örebro och Kopparbergs län med centralort i Karlstad; *nedre norra distriktet* omfattande Gävleborgs, Västernorrlands och Jämtlands län med centralort i Härnösand; *övre norra distriktet* omfattande Västerbottens och Norrbottens län med centralort i Luleå.

Det bör ankomma på statens trafiksäkerhetsverk att fastställa stations- och mottagningsorter inom distrikten.

Jag övergår nu till att närmare redovisa mina överväganden i fråga om den centrala organisationen för beredskapsplaneringen på transportområdet.

Vid den år 1962 genomförda omorganisationen av transportplaneringsberedskapen valde man att lägga ansvaret för den centrala samordningen av den civila transportverksamheten vid krig eller krigsfara på en för ändamålet särskilt inrättad kommitté, centrala civila transportkommittén. Därigenom tillgodosågs det sedan länge framförda önskemålet om en så långt möjligt fristående ställning för det organ som skulle ha att handlägga frågor rörande transportregleringen. Det ansågs vidare på förevarande områden vara en fördel att en relativt fritt arbetande kommitté undersökte de lämpligaste formerna för sitt eget arbete och även föreslog den på längre sikt erforderliga fastare organisationen.

De skäl som CCT nu framlagt för en omorganisation av kommittén till en självständig myndighet har jag i likhet med flertalet berörda instanser funnit övertygande. Jag föreslår därför, att en särskild nämnd inrättas för att handha de frågor som nu åvilar CCT och att till denna nämnd även överförs vissa arbetsuppgifter som nu ankommer på biltrafiknämnden. Jag föreslår att nämnden kallas *transportnämnden*. Vidare bör en rådgivande delegation stå till nämndens förfogande.

I detta sammanhang vill jag ta upp frågan om statens biltrafiknämnds ställning. Enligt körtidsutredningens förslag skulle — i samband med överförande av biltrafiknämndens arbetsuppgifter till den av bilförarutredningen och körtidsutredningen föreslagna myndigheten — tillsynen över arbetstiderna för den yrkesmässiga fordonstrafiken förstärkas. Vid mina överväganden i fråga om utredningens förslag rörande arbetstider och arbetstidstillsyn för vägtrafiken har jag kommit till den uppfattningen att den allmänna yrkesinspektionen bör handha de uppgifter som har samband härmed. Jag har föreslagit Kungl. Maj:t att för riksdagen lägga fram förslag om en viss revidering av de nuvarande bestämmelserna rörande arbetstid

m. m. inom den förvärvsmässiga biltrafiken. Mina ställningstaganden innebär att jag inte kan biträda utredningarnas förslag om en i ett statligt trafikverk inlagd särskild arbetstidsinspektion. Denna uppgift bör i stället ankomma på arbetarskyddsverket, vilket redan enligt gällande instruktion har tillsynsskyldighet över arbetarskydds- och arbetstidslagstiftningens efterlevnad inom trafikväsendet. För att ge arbetarskyddsverket möjligheter att fullgöra dessa ökade uppgifter föreslår jag i det följande efter samråd med chefen för socialdepartementet en särskild förstärkning av arbetarskyddsstyrelsens och yrkesinspektionens resurser.

Jag har vidare i anslutning till ställningstagandet till arbetstidsreglerna för vägtrafiken kommit till den uppfattningen att den centrala efterhandsgranskningen av färdskrivardigram för kontroll av överträdelse av hastighets- och arbetstidsföreskrifter inte fungerar tillfredsställande och därför bör slopas. Genom den fortgående liberaliseringen av tillståndsgivningen för yrkesmässig trafik enligt statsmakternas beslut med anledning av prop. 1965: 172 (L<sup>3</sup>U 35, rskr 456) har biltrafiknämndens arbetsuppgifter minskats och i samband med den förestående tredje reformetappens genomförande väntas ytterligare arbetsuppgifter bortfalla.

Enligt min mening bör de av biltrafiknämndens kvarstående uppgifter, som har samband med tillståndsgivningen till transportförmedling, linjetrafik och beställningstrafik, överföras till länsstyrelserna. Någon personalförstärkning härför bedöms inte vara erforderlig. Vid meddelande av tillstånd till linjetrafik mellan orter i skilda län bör den länsstyrelse vara beslutande inom vars område den längsta delen av vägsträckan är belägen. Vid tillstånd i övrigt bör länsstyrelse i det län besluta, där rörelsen skall bedrivas.

Återstående funktioner inom biltrafiknämnden, vilka av praktiska skäl bör handläggas centralt eller inte lämpligen kan överföras till annan myndighet, föreslår jag ombesörjas av transportnämnden. Transportnämnden bör sålunda sörja för beredskapsplanläggningen i fråga om landsvägstransporter med tyngdpunkten lagd på planering av transportledning och teknisk samordning, handha tillståndsgivningen för internationella landsvägstransporter, fastställa allmänna grunder för taxor för yrkesmässig trafik, fastställa rikets indelning i lokalområden m. m. samt handha statsbidragsgivningen till viss linjetrafik på landsbygden jämlikt kungörelsen den 7 maj 1965 (nr 201). Det bör åligga statistiska centralbyrån att meddela bestämmelser — om byrån så finner erforderligt — rörande driftstatistik enligt 31 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Beträffande transportnämndens ledning förordar jag i likhet med CCT att nämnden skall bestå av fem av Kungl. Maj:t utsedda ledamöter, varav en utses till ordförande. I den rådgivande delegationen bör ingå företrädare för överbefälhavaren, postverket, statens järnvägar, sta-

tens vägverk, sjöfartsverket, luftfartsverket, statens jordbruksnämnd, överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap och civilförsvarsstyrelsen. Delegationens ledamöter bör efter förslag av vederbörande myndighet förordnas av Kungl. Maj:t.

Till sitt förfogande bör transportnämnden ha ett kansli för vilket jag i det följande föreslår att medel skall beräknas för elva tjänster. En tablå över den av mig föreslagna organisationen för transportnämnden torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

I fråga om personalbehovet för de föreslagna myndigheterna vill jag anföra följande.

Vid beräkningen av behovet av tjänstemän för statens trafiksäkerhetsverk har jag utgått från nuvarande arbetsstyrka för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafikbyrå och statens bilinspektion. Därjämte har viss förstärkning förutsatts för bl. a. de ledande och samordnande funktionerna och kansliuppgifterna. Min beräkning av antalet tjänstemän i trafiksäkerhetsverket och det förslag till detaljorganisation på vilket beräkningarna bygger framgår av en sammanställning som torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 3*. Förslaget innebär att centralförvaltningen ökar i förhållande till nuvarande organisation med 15 tjänstemän.

Jag föreslår att en tjänst som generaldirektör i lönegraden Cp 5 inrättas. För cheferna för byråerna bör fyra tjänster som byråchef i C 1 inrättas. Vidare beräknar jag medel för följande tjänster som sektionschefer, nämligen fyra tjänster som avdelningsdirektör i B 5, en som byrådirektör i A 30, en som trafikinspektör i A 28 och en som byrådirektör i A 28. För cheferna i distrikten bör finnas sju tjänster som trafikinspektör i A 26.

I övrigt beräknar jag för centralförvaltningen medel för tre byrådirektörer i A 30, två byrådirektörer i A 28, tre byrådirektörer i A 26, en trafikinspektör i A 26, tre förste byråingenjörer i A 23, två bilinspektörer och en byråingenjör i A 21, en byråinspektör, två byråassistenter och en kamrerare i A 19, två amanuenser/byråsekreterare i A 18/22, tre assistenter i A 17, en ingenjör i högst A 17, en biträdande bilinspektör och en tekniker i A 15, en tekniker och tre kontorsskrivare i A 13, en tekniker, en expeditjonsförman och fem kansliskrivare i A 11, en tekniker i A 9, en expeditjonsvakt i högst A 9 och åtta kontorsbiträden i befodringsgång.

För distriktsorganisationen beräknar jag medel för åtta bilinspektörer i A 23, 14 bilinspektörer i A 21, sju bilinspektörer i A 17, 22 förste trafikassistenter i A 17, 53 trafikassistenter i A 15, 18 trafikassistenter i A 13, sju kansliskrivare i A 11 och 41 kontorsbiträden i befodringsgång.

Transportnämndens kansli bör förestås av en avdelningsdirektör i lönegraden B 6. Vidare beräknar jag medel för två byrådirektörer i A 30, en byrådirektör i A 26, tre förste byråsekreterare i A 23, en assistent i A 17,

en kontorsskrivare i A 13, en kansliskrivare i A 11 och ett kontorsbiträde i befordringsgång.

För förstärkningen inom arbetarskyddsverket har jag beräknat medel för två tjänster som byrådirektör i A 26 inom arbetarskyddsstyrelsen och för 15 tjänster som förste distriktsingenjör i A 21 inom yrkesinspektionen. Vidare har jag beräknat medel för skrivhjälp motsvarande fyra årsanställda kontorsbiträden.

Förhandlingar har förts mellan statens avtalsverk och berörda personalorganisationer i fråga om lönegradsplaceringen av vissa av ifrågakvarande tjänster. Förhandlingsöverenskommelsen har den 1 mars 1967 godkänts av riksdagens löne delegation. Anställningsformen för tjänstemän bör vara extra ordinarie.

Mina förslag innebär, att medel beräknats för 237 tjänster inom trafiksäkerhetsverket, 11 inom transportnämnden och 21 för arbetsinspektionen eller sammanlagt 269. Detta motsvaras av det antal tjänster som indras från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafikbyrå, statens bilinspektion, statens biltrafiknämnd och centrala civila transportkommittén.

De av mig föreslagna omorganisationerna bör genomföras den 1 januari 1968 då jag räknar med att det centrala administrativa arbetet i anslutning till genomförandet av omläggningen till högertrafik i huvudsak skall vara avslutat. Den 1 januari 1968 bör statens biltrafiknämnd, statens bilinspektion, statens högertrafikkommission och centrala civila transportkommittén upphöra.

Förslag till de ändringar i vägtrafikförordningen och i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., som föranleds av vad jag i det föregående anfört rörande statens trafiksäkerhetsverk, upphörande av statens biltrafiknämnd och överförande av kvarstående arbetsuppgifter till transportnämnden och länsstyrelserna, har utarbetats inom kommunikationsdepartementet och redovisats i prop. 1967: 52.

Kungl. Maj:t bör äga att i samband med genomförandet av de av mig i det föregående förordade förslagen uppföra tjänster på övergångsstat och utfärda övergångsbestämmelser i övrigt.

I fråga om anslagsbehov och anslagstekniska frågor vill jag anföra följande.

I likhet med vad som gäller för statens bilinspektion bör statens trafiksäkerhetsverks kostnader i viss utsträckning finansieras med avgifter. Avgift utgår f. n. för förarprov, prov med körskolepersonal och typbesiktningar. Dessa avgifter tillförs riksstatens inkomsttitel Förrättningsavgifter vid statens bilinspektion.

I sin anslagsframställning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit att undersökning av att fordon och godsbehållare för internationell

godsbefordran uppfyller gällande tullbestämmelser fått en sådan omfattning att ifrågavarande besiktning bör överföras från bilinspektionens allmänna verksamhet till dess uppdragsverksamhet och i samband därmed avgiftsbeläggas. Jag biträder styrelsens förslag och jag kommer att föreslå Kungl. Maj:t att dessa besiktningar avgiftsbeläggs fr. o. m. den 1 juli 1967. Enligt min mening bör i princip förrättningsavgifterna i fortsättningen täcka kostnaderna för förarprovning, inspektion och besiktning av fordon samt därmed sammanhängande uppgifter. Det torde från redovisningstekniska synpunkter vara ändamålsenligt att betrakta dessa delar av statens trafiksäkerhetsverks arbetsuppgifter som uppdragsverksamhet. För verket innebär detta större möjligheter att smidigt anpassa personalresurserna efter förändringarna i arbetsvolymen. Kungl. Maj:t bör utfärda bestämmelser om avgifterna. Avgifterna torde under budgetåret 1967/68 få tillföras riksstatens inkomsttitel Förrättningsavgifter vid statens bilinspektion.

Till trafiksäkerhetsverkets allmänna verksamhet bör i princip hänföras uppgifterna i samband med vägmärken, trafiksignaler och andra trafik-anordningar, trafikreglering, trafiksäkerhetsinformation samt trafiksäkerhetslagstiftning, medan verksamheten i övrigt torde hänföras till uppdragsverksamhet.

Med hänsyn till vad jag föreslagit i det föregående angående överförande den 1 januari 1968 av verksamheterna inom bilinspektionen till statens trafiksäkerhetsverk och inom biltrafiknämnden till bl. a. länsstyrelserna och transportnämnden avser beräkningarna av anslagsbehovet för statens bilinspektion och statens biltrafiknämnd endast första hälften av budgetåret 1967/68. Jag har vid dessa beräkningar utgått från nu gällande anslag.

För budgetåret 1966/67 finns för bilinspektionens verksamhet följande anslag uppförda på riksstaten, nämligen Statens bilinspektion: Avlöningar, Statens bilinspektion: Omkostnader och Statens bilinspektion: Uppdragsverksamhet. Anslagen är uppförda med 1 043 000 kr., 315 000 kr. resp. 4 645 000 kr.

Under anslaget *Statens bilinspektion: Avlöningar* beräknar jag en minskning av anslagsbehovet motsvarande halva lönen för en bilinspektör, 20 000 kr., till följd av att arbetsuppgifterna avseende de s. k. TIR-besiktningarna föreslås överförda till uppdragsverksamheten. För löneomräkning tar jag upp 83 000 kr. Mitt förslag innebär sålunda en medelsanvisning av  $(1\,043\,000 - 20\,000 + 83\,000 = 1\,106\,000)$  553 000 kr.

I fråga om *statens bilinspektions omkostnader* för allmän verksamhet föreslår jag en ökning av medelsbehovet med 13 000 kr. under posten till reseersättningar och en minskning med 6 000 kr. under delposten till övriga expenser. Medelsanvisningen skulle härigenom gå upp till  $(315\,000 + 7\,000 = 322\,000)$  161 000 kr.

Jag beräknar vidare i fråga om *statens bilinspektions uppdragsverksamhet* en ökning av medelsbehovet med 480 000 kr. för personalförändringar,



nämligen 18 trafikassistenter för körkortsprov och halva lönen för en bilinspektör för TIR-besiktning. För löneomräkning beräknar jag 321 000 kr. Beträffande medel för omkostnader förordar jag en uppräknig av följande poster, nämligen till sjukvård med 1 000 kr., till reseersättningar med 151 000 kr. och till expenser med 46 000 kr. Sammanlagt förordar jag sålunda en medelsanvisning av  $(4\,645\,000 + 480\,000 + 321\,000 + 1000 + 151\,000 + 46\,000 = 5\,644\,000)$  2 822 000 kr.

För budgetåret 1966/67 finns för statens biltrafiknämnds verksamhet anslag uppförda på riksstaten till avlöningar och omkostnader med 1 074 000 kr. resp. 121 000 kr.

I fråga om *statens biltrafiknämnds avlöningar* beräknar jag 153 000 kr. för löneomräkning. Sammanlagt bör anvisas  $(1\,074\,000 + 153\,000 = 1\,227\,000)$  613 000 kr.

Beträffande medel till *statens biltrafiknämnds omkostnader* förordar jag att posten till sjukvård m. m. och delposten till bränsle, lyse och vatten räknas upp med vardera 1 000 kr. och att delposten till övriga expenser minskas med 2 000 kr. Mitt förslag innebär sålunda oförändrad medelsanvisning  $(121\,000 + 1\,000 + 1\,000 - 2\,000 = 121\,000)$  eller 61 000 kr.

Då verksamheten inom statens trafiksäkerhetsverk i enlighet med vad jag anfört i det föregående delas upp på allmän verksamhet och uppdragsverksamhet bör två anslag kallade Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader och Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet föras upp på riksstaten under sjätte huvudtiteln. Medelsberäkningarna avser andra hälften av budgetåret 1967/68.

Från anslaget *Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader* bör följande kostnader bestridas, nämligen för verkets styrelse, verksamhetssekreterare, trafik- och informationsbyrån och kanslibyråns allmänna sektion.

Jag beräknar medelsbehovet för avlöningar till tjänstemän till 487 000 kr., för arvoden och särskilda ersättningar, bestämda av Kungl. Maj:t till 9 000 kr. och för omkostnader till 411 000 kr. Omkostnaderna har beräknats enligt följande: till sjukvård m. m. 2 000 kr., till reseersättningar 30 000 kr., till bränsle, lyse och vatten 12 000 kr., till övriga expenser 116 000 kr., varav 75 000 kr. utgör engångskostnader, till information 250 000 kr. samt till övriga utgifter 1 000 kr.

Under särskilda uppbördsmedel bör redovisas inkomster från uppdrag av tillfällig karaktär på informationsområdet och inkomster vid försäljning och uthyrning av informationsmateriel m. m. Jag föreslår att ersättningar för uppdrag m. m. förs upp med ett nominellt belopp av 1 000 kr.

Den sammanlagda medelsanvisningen beräknas sålunda till  $(487\,000 + 9\,000 + 411\,000 - 1\,000)$  906 000 kr.

Från anslaget *Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet* bör följande kostnader bestridas, nämligen för fordonsbyrån, körkortsbyrån, den 4 — Bihang till riksdagens protokoll 1967. 1 saml. Nr 55

regionala organisationen, kanslibyråns chef och förvaltningssektion samt kostnader för anskaffning och underhåll av utrustning för fordonsbesiktning och utbildningsändamål. Jag beräknar medelsbehovet för avlöningar till tjänstemän till 2 951 000 kr. och för omkostnader till 1 042 000 kr. Omkostnaderna har beräknats enligt följande, till sjukvård m. m. 6 000 kr., till reseersättningar m. m. 530 000 kr., till bränsle, lyse och vatten 35 000 kr., till övriga expenser 440 000 kr., varav 75 000 kr. utgör engångskostnader, till utrustning 30 000 kr. och till övriga utgifter 1 000 kr.

Sammanlagt uppgår sålunda medelsanvisningen till  $(2\,951\,000 + 1\,042\,000)$  3 993 000 kr.

Jag har i det föregående föreslagit att CCT organiseras som en permanent myndighet och att statens biltrafiknämnds centrala trafikpolitiska arbetsuppgifter i samband med att nämnden upphör överförs till denna nya myndighet. På riksstaten bör den 1 januari 1968 uppföras ett nytt anslag kallat *Transportnämnden: Förvaltningskostnader*. Jag beräknar anslagsbehovet för avlöningar till tjänstemän till 225 000 kr., för arvoden och särskilda ersättningar, bestämda av Kungl. Maj:t till 14 000 kr. och för omkostnader till 35 000 kr., varav till sjukvård m. m. 1 000 kr., reseersättningar 9 000 kr. och expenser 25 000 kr. Totalt bör anslaget sålunda tas upp med  $(225\,000 + 14\,000 + 35\,000)$  274 000 kr.

Vid bifall till mina förslag angående arbetstidsinspektion för vägtrafiken uppkommer ett ökat medelsbehov för arbetarskyddsverket. Kostnaderna för arbetstidsinspektion för vägtrafiken avseende andra hälften av budgetåret 1967/68 beräknas till 478 000 kr., varav för avlöningar 352 000 kr., för sjukvård 1 000 kr., för reseersättningar 75 000 kr., för expenser 10 000 kr. och engångskostnader 40 000 kr. Jag förordar, att på riksstaten under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1967/68 förs upp ett förslagsanslag av 478 000 kr. kallat *Vissa kostnader för arbetstidsinspektion*.

Av praktiska skäl bör emellertid arbetarskyddsverkets kostnader för avlöningar och omkostnader bestridas från ifrågakommande anslag för dessa ändamål. Dessa anslag kommer härigenom att belastas med högre belopp än som beräknats i statsverkspropositionen. Det av mig här förordade anslaget kommer i fråga om dessa kostnader att fungera som s. k. täckningsanslag.

Samtliga anslag bör avräknas mot automobilskattemedlen, dock att kostnaden för transportnämnden med hänsyn till den i viss mån allmänna inriktningen av dess arbetsuppgifter avräknas till tre fjärdedelar.

### III. Körkort och trafikutbildning m. m.

#### Differentiering av körkort

##### *Bilförarutredningen*

Enligt nu gällande system för indelning av förarbevis finns fyra olika slag, nämligen körkort för bil, körkort för motorcykel och körkort för traktor samt trafik kort. Vissa bevis berättigar till förande även av andra slag av fordon. Sålunda gäller att körkort för bil berättigar till förande även av motorcykel och traktor samt att körkort för motorcykel även gäller för traktor. Om innehavare av körkort för motorcykel inte fyllt 18 år gäller körkortet endast för lätt motorcykel och traktor.

Den nuvarande ordningen är behäftad med vissa brister från trafiksäkerhetssynpunkt. Bl. a. innebär denna ordning att den som har vanligt bilkörkort får föra tunga lastbilar och bussar, bara det inte sker i yrkesmässig trafik. Industriföretagen anskaffar numera i stor utsträckning egna lastbilar för tunga eller skrymmande transporter. Det är då befogat att ställa samma krav på förare av sådana fordon som på dem som för fordon i yrkesmässig trafik. Utredningen förordar att förarbevisen i stället principiellt differentieras med hänsyn till den svårighet det innebär att föra olika fordonstyper samt till graden av trafikfarlighet hos fordonstyperna.

Nämnda bedömningsgrunder har varit vägledande vid den indelning av nationella och internationella körkort som gjorts i 1949 års vägtrafikkonvention.

Utredningen föreslår att särskilda körkort utfärdas för följande fyra fordonsklasser, nämligen

- A. personbil och lastbil med en totalvikt av högst 3 500 kg (lätt lastbil),
- B. lastbil med en totalvikt överstigande 3 500 kg (tung lastbil) och buss,
- C. motorcykel,
- D. traktor.

Beträffande de olika körkortens giltighet föreslår utredningen vidare *dels* att körkort för klass B skall gälla även för klass A och *dels* att traktor skall få föras även av innehavare av annat körkort. Däremot föreslås att motorcykel får föras endast av den som innehar C-körkort.

Vidare föreslås körkort för fordonsklass B berättiga till yrkesmässig personbefordran samt förande av fordon med tyngre släpfordon. Körkort för fordonsklass A föreslås gälla för sådan trafik endast om körkortsmyndigheten gjort särskild anteckning härom på körkortet.

Till förslaget har utredningen fogat bl. a. följande kommentar.

Sammanförandet av *personbil och lätt lastbil* till en från körkortssynpunkt gemensam fordonsklass — vilket överensstämmer med bestämmelserna i 1949 års vägtrafikkonvention — medför att man undgår det besvärliga av-

görandet till vilket slag av bil de allt vanligare s. k. stationsvagnarna enligt vägtrafikförordningens (VTF) definitioner är att hänföra.

Förare av personbil i yrkesmässig trafik utsätts många gånger för starka påfrestningar, exempelvis vid ogynnsamma väderleks- och trafikförhållanden. Med hänsyn härtill föreslår utredningen, att körkort för fordonsklass A inte skall berättiga till yrkesmässig personbefordran utom när vederbörande erhållit särskilt tillstånd till det. Detta skall meddelas i form av en av körkortsmyndighet verkställd anteckning på körkortet. För erhållande av sådant tillstånd skall fordras att vederbörande undergått viss prövning inför bilinspektör. Prövning bör få ske endast om föraren företer intyg om minst ett års vana vid förande av fordon tillhörande nämnda klass.

Ett motsvarande provnings- och anteckningsförfarande bör komma till användning innan den som har körkort för personbil och lätt lastbil berättigas föra sådant fordon med tillkopplat släpfordon, vars totalvikt överstiger 1 500 kg (tyngre släpfordon).

*Tung lastbil*, dvs. lastbil med en totalvikt överstigande 3 500 kg, kräver bl. a. genom sin tyngd speciell körteknik och särskild noggrannhet i trafiken. Samma är förhållandet med buss. I fråga om båda dessa fordons typer bör ställas större krav på förarnas körskicklighet och lämplighet i övrigt än beträffande förare av personbil och lätt lastbil. Utredningen anser därför att tung lastbil och buss bör utgöra en gemensam fordonsklass.

De stora krav, vilka bör gälla för fordonsklass B, medför enligt utredningens mening att förare, som uppfyller kraven, utan kompletterande prov kan betros med rätten att föra fordon med tyngre släp ävensom att utöva yrkesmässig personbefordran.

I fråga om *motorcykel* anser utredningen att krav på särskilt körkort för sådant fordon bör bibehållas och att andra slag av körkort inte längre skall berättiga till förande av motorcykel. Utredningen har motiverat sitt förslag med att en motorcykel har andra köregenskaper än en bil.

Vad slutligen beträffar *traktor* innebär utredningens förslag om särskilt traktorkörkort att sådant fortfarande skall krävas för den som kör traktor på väg. För gårdskörslor och tillfälligt förande av traktor kortare sträcka på väg vid färd till eller från arbetsplats etc. skall liksom f. n. inte krävas körkort. Rätt att föra traktor bör även den äga som innehar något av de i det föregående angivna körkortet.

Enligt utredningen har under årens lopp en inte avsedd utvidgning av traktorbegreppet kommit till stånd. Det har blivit allt vanligare att lastbil, försedd med draganordning för påhängsvagn, ombyggs till traktor enbart genom att man ändrar fordonets utväxling så att fordonets konstruktiva hastighet inte överstiger 30 km/tim. Under senare tid har det även blivit vanligt att helt fabriksnya lastbilar byggs om till traktorer på angivet sätt.

Utredningen, som inte haft att gå in på frågan om klassificering av före-

varande fordon, anser det nödvändigt att de från körkortssynpunkt hänförs till den kategori där de rätteligen hör hemma. Utredningen föreslår därför att för rätt att föra bil, som på sådant sätt ombyggs till traktor, skall ford-  
ras körkort för fordonsklass A resp. B, beroende på den totalvikt fordonet hade före ombyggnaden.

Utredningen tar även upp frågan om kompetenskraven för förande av *utryckningsfordon och skolskjutsar*.

I vissa av kommunal myndighet utfärdade reglementen för polis- och brandväsende m. m. har intagits bestämmelser om kompetenskrav för förare av utryckningsfordon. För flertalet sådana förare saknas emellertid sådana krav.

Även om starka skäl kan anföras för att ställa särskilda fordringar, synes dock enligt utredningen välgrundade invändningar mot en sådan ordning kunna resas. Utredningen finner det inte vara realistiskt att räkna med att — om sådana krav uppställs — flertalet brandmän vid en brandkår på landsbygden skulle komma att undergå särskilt prov för förare av utryckningsfordon. Följden härav skulle kunna bli att vissa brandkårer inte kom att ha ett tillräckligt antal förare med föreskriven kompetens. Ett liknande förhållande skulle särskilt på landsbygden kunna uppstå vid ambulansutryckningar. Utredningen framhåller även att tveksamhet synes råda om straffansvar för förandet av utryckningsfordon utan förarbevis alltid skulle kunna utkrävas. Ej sällan torde en förare med framgång kunna hävda, att han i uppkommen nödsituation haft rätt att föra fordonet.

Utredningen har stannat för att inte föreslå införande av särskilda krav på förare av utryckningsfordon men erinrar om att den nya klassindelningen av körkortet innebär en inte oväsentlig skärpning av kraven på t. ex. förare av större brandbilar eftersom körkort för fordonsklass B krävs för sådana bilar. Utredningen understryker också kraftigt behovet av förbättrad utbildning för förarna.

Inte heller när det gäller förare av skolskjutsar, beträffande vilka enligt utredningen i tillämpliga delar gäller vad som anförts om förare av utryckningsfordon, föreslås några särskilda kompetenskrav. Utredningen pekar på den allmänna höjning av samtliga förares standard som kommer att ske om utredningens förslag genomförs och framhåller vidare det önskvärda i att det lämpligen i kommunal regi anordnas särskilda kurser för förare av skolskjutsar.

Utredningen behandlar även frågan om *medicinska krav på motorfordonsförarna*.

Den ändring i nu gällande medicinska krav som utredningen finner påkallad sammanhänger med utredningens förslag till differentiering av förarbevisen och avser kraven på syn- och hörsselförmåga.

Utredningens förslag innebär följande.

*Körkort för fordonsklass A.* Utredningen föreslår inte någon skärpning av syn- och hörselkraven för A-körkortet i förhållande till vad som nu gäller i 31 § 1 mom. andra stycket VTF.

*Körkort för fordonsklass B.* För körkort för fordonsklass B föreslår utredningen i vad avser synkraven samma bestämmelser som nu gäller för trafikort som berättigar till förande även av buss. För sökande som inte uppfyller dessa strängare krav torde körkortet få förses med påskrift att det inte gäller för buss. Beträffande hörselförmågan föreslår utredningen att för B-körkort skall gälla samma bestämmelser som nu gäller för trafikort. Trots vetskapen att detta för många kommer att innebära en skärpning i förhållande till nuvarande ordning har utredningen velat uppställa detta krav som huvudregel.

*Körkort för fordonsklass C.* För detta körkort föreslår utredningen samma syn- och hörselkrav som för körkort avseende fordonsklass A.

*Körkort för fordonsklass D.* Utredningen föreslår att för D-körkortet skall gälla samma regler som nu finns i 31 § 1 mom. sista stycket VTF, dvs. samma regler som för nuvarande traktorkörkort.

*Särskilda behörighetsbevis.* För sådana innehavare av A-körkort som önskar erhålla påteckning, berättigande till yrkesmässig personbefordran, föreslår utredningen att nuvarande bestämmelser för trafikort (ej för buss) skall gälla. Beträffande påteckning, berättigande till förande av fordon med tillkopplat tyngre släpfordon, föreslås inga särskilda bestämmelser i förevarande hänseenden.

Slutligen föreslår utredningen att giltighetstiden för läkarintyg, som skall företes vid anmälan till förarprov, skall utsträckas från nuvarande tre till sex månader.

Utredningen behandlar även frågan om införande av *provisoriska körkort*. Denna fråga har övervägts i olika sammanhang dock utan att leda till någon regeländring. Tanken på provisoriska körkort avvisades av bl. a. 1962 års riksdag beroende bl. a. på att man ville avvakta erfarenheterna av vissa andra åtgärder. Det gällde framför allt beslut om utökad rapporteringskyldighet för polismyndigheterna och skärpning i reglerna om körkortsåterkallelser. Efter redovisning av vissa statistiska uppgifter m. m. på förevarande område anför utredningen att det är vanskligt att dra några bestämda slutsatser rörande verkan av de åtgärder som genomförts i form av intensifierad rapportering och skärpningen i reglerna om körkortsåterkallelse. Erfarenheterna hänför sig till en relativt kort tidsperiod och bygger på förhållanden inom polisorganisationen som nu väsentligt förändrats. Enbart den omständigheten att genom polisens förstatligande en successivt stegrad trafikövervakning kan påräknas talar enligt utredningen mot att man nu tar ställning till frågan.

Utredningen anser att ett system med provisoriska körkort måste förknippas med någon form av precisering av villkoren för att vederbörande skall betros med slutgiltigt förarbevis.

På något sätt måste därjämte enligt utredningen vederbörande styrka att han under provotiden i en någorlunda rimlig omfattning verkligen fört motorfordon. Hur än denna prövning skall gå till uppkommer för såväl den enskilde som för det allmänna olägenheter och kostnader.

Sammanfattningsvis finner utredningen inte tillräckliga skäl föreligga att nu sätta igång den stora och komplicerade apparat som införandet av provisoriska körkort skulle innebära. Utredningen förklarar sig ingalunda övertygad om att värdet av en sådan anordning står i rimlig proportion till de kostnader och olägenheter i övrigt för alla berörda parter som institutet måste medföra.

#### Yttranden

Alla remissinstanser som berört frågan om ändrad indelning av körkortet delar utredningens allmänna inställning att den nuvarande indelningen inte är lämplig. I allmänhet ansluter man sig även till utredningens metod för en ändrad differentiering.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner det vara en stor fördel att det föreslagna systemet så nära ansluter till det internationella.

De kvarstående avvikelserna från vägtrafikkonventionen har föranlett vissa kritiska uttalanden bl. a. från KAK, M och MHF, vilken senare organisation inte godtar den avvikelse från vägtrafikkonventionen som utredningen föreslagit genom att sammanföra lastbil och buss.

De svenska ledamöterna av nordisk vägtrafikkommitté ifrågasätter om man inte bör söka få åtminstone nordisk enhetlighet.

I några remissyttranden finner man å andra sidan ytterligare avvikelser från 1949 års vägtrafikkonvention påkallade. Sålunda ifrågasätter rikspolisstyrelsen om inte viktgränsen mellan lätt och tung lastbil bör kunna höjas till förslagsvis 5 000 kg totalvikt. Även trafikmålskommittén är tveksam om den angivna gränsen mellan de två lastbilskategorierna numera är lämplig.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Svenska droskbilägareförbundet föreslår att för buss, som inte väger över 3 500 kg, inte skall krävas högre kompetens än körkort för fordonsklass A.

Det skärpta kompetenskravet för förare av bussar och tyngre lastbilar i icke yrkesmässig trafik anses medföra olägenheter för vissa trafikutövare. Dispens från kravet på körkort för fordonsklass B föreslås därför av poststyrelsen och Svenska lokaltrafikföreningen kunna ges för personal som i sin verksamhet har att föra tyngre lastbilar och bussar inom garageområden m. m. Samma uppfattning har även järnvägsstyrelsen, som anser dispens även böra ifrågakomma för transport av ersättningsbuss till plats för bussbyte.

I några remissyttranden föreslås eller ifrågasätts avvikelser från den föreslagna differentieringen. Sålunda ifrågasätter länsstyrelsen i Örebro län om inte för rätt att framföra tyngre släpfordon den föreslagna påteckningen på A-körkortet bör ersättas med krav på körkort för fordonsklass B.

*Överbefälhavaren* finner vissa undantag från kompetensföreskrifterna nödvändiga beträffande värnpliktiga som inkallats till repetitionsövning. Sådan värnpliktig, som vid tidigare militärtjänstgöring fått utbildning på fordon motsvarande fordonsklasserna B eller C, bör under inkallelseperioden få framföra fordon av fordonsklass B eller C trots att han endast innehar körkort för fordonsklass A. Vidare bör sådan värnpliktig, som har körkort för fordonsklass A men ej tidigare fått militär förarutbildning, under inkallelseperioden få föra fordon av fordonsklass B eller C, sedan han fått viss kompletteringsutbildning. Även utan sådan utbildning bör dock dylik förare få med begränsad hastighet flytta fordon från utrustningsplats till utbildningsplats. Nu nämnda förare bör enligt *överbefälhavaren* tilldelas kompetensbevis enligt *överbefälhavarens* närmare bestämmande. *Överbefälhavaren* finner vidare nödvändigt att vid beredskapstillstånd och krig sådan förare inom totalförsvaret, som innehar körkort för fordonsklass A, får framföra det fordon i fordonsklass B eller C, som han på grundval av sin krigshefattning tilldelats.

Förslaget att andra slag av körkort inte längre skall berättiga till förande av motorcykel tillstyrks av *Försvarets motorklubb*. Flera remissinstanser avstyrker förslaget och framhåller att köregenskaperna hos motorcykel inte är så speciella att ett särskilt körkortsprov alltid är motiverat. Denna uppfattning framföres av bl. a. *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands, Kronobergs, Örebro, Västmanlands, Gävleborgs och Norrbottens län, Automobilbesiktningsmännens förening, SSU och CUF*.

Frågan om kompetens för mopedförare har inte behandlats av utredningen men berörs av flera remissorgan. Bl. a. föreslås att frågan löses genom undervisning i grundskolan. Denna mening företräds av bl. a. *länsstyrelserna i Blekinge och Älvsborgs län, NTF, Folkrorelsernas trafikskoleförbund och FPU*.

*Länsstyrelsen i Västernorrlands län* anser att samma regler som föreslagits för traktorkörkort bör införas för mopedförarna. *NTF* menar att det inte längre är försvarbart att inte kräva någon form av utbildning och kompetensbevis.

I fråga om körkort för traktor går åsikterna isär. *RLF* uttalar sig positivt om förslaget att bibehålla nuvarande gränsdragning beträffande körkortskrav för traktorkörning och anser att ett körkortskrav för alla traktorförare skulle medföra betydande komplikationer. *NTF* anser det vara ett trafiksäkerhetskrav att framförande av traktor alltid blir beroende av körkort. Liknande uppfattning har *rikspolisstyrelsen*.

*Statens trafiksäkerhetsråd* och *arbetarskyddsstyrelsen* ifrågasätter, om inte körkort för fordonsklass A i princip bör krävas för förare av traktor. Liknande synpunkter framföres av *Sveriges läkarförbund*. *Svenska kommunalarbetsareförbundet* finner att minst lika stora kvalifikationskrav bör



gälla för att föra traktor på väg som för att föra motorecykel. På traktor med lastat släpfordon bör gälla samma krav som för lastbil.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* tillstyrker förslaget angående till traktor o m b y g g d l a s t b i l. Detta förslag har uppmärksamrats även av andra remissinstanser. *Svenska lasitrafikbilägareförbundet* förordar en närmare precisering av kravet på körkort av fordonsklass A eller B för lastbil som ombyggt till traktor. Dessutom framhåller förbundet att det finns andra fordonstyper än till traktorer ombyggda lastbilar som kan vara hänförliga till traktorer utan att kunna anses vara konventionella, t. ex. den s. k. traktordumpern. *Länsstyrelserna i Stockholms* samt *Göteborgs och Bohus län* anser att traktordumpern bör hänföras till klass A. *Domänstyrelsen* vill inte ansluta sig till utredningens förslag beträffande ombyggda lastbilar.

*KAK, MHF* och *M* ifrågasätter om inte generell körkortsplikt bör införas för samtliga typer av motordrivna fordon vid färd på väg. Undantag bör göras endast då trafiksäkerheten inte äventyras.

Den av utredningen ej behandlade frågan om kompetenskrav för att föra m o t o r r e d s k a p tas för övrigt upp av flera remissinstanser som i allmänhet förordar en utökning av körkortsplikten till att avse även dessa. *Arbetskyddsstyrelsen* finner det böra övervägas om inte bilkörkort bör fordras även för att framföra motorredskap på väg. Dock skulle motsvarande undantag från en sådan körkortsplikt gälla som nu finns för traktorer. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* finner samma motiv för körkortsplikt föreligga beträffande motorredskap som utredningen framfört beträffande till traktor ombyggd bil. Styrelsen föreslår att för att på väg framföra motorredskap med en fordonsvikt av högst 3 500 kg skall fordras körkort för fordonsklass D och för tyngre motorredskap för fordonsklass B.

*Överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Kristianstads, Göteborgs och Bohus* samt *Jämtlands län* ävensom *Trafikassistenternas förening* förordar körkortstväng för fordonsklass D för motorredskapen.

Utredningens kompetenskrav ifråga om förare av u t r y c k n i n g s f o r d o n har mött vissa invändningar. Sålunda finner *statens trafiksäkerhetsråd, länsstyrelsen i Örebro län, Svenska transportarbetareförbundet, KAK, MHF, M, Biltrafikens yrkesnämnd, Trafikassistenternas förening* och *Svenska järnvägsmannaförbundet* att kompetensen bör avse fordonsklass B. *Överståthållarämbetet, NTF* och *Svenska omnibusägareförbundet* föreslår däremot att kompetenskravet skall begränsas till körkort för fordonsklass A men med påteckning om rätt att yrkesmässigt befordra personer. *TCO* yrkar att dessa förare skall ges samma utbildning som polisutbildningskommittén föreslagit för polismän. För en ökad kompetens talar även *skolöverstyrelsen* och *Svenska droskbilägareförbundet* utan att ta definitiv ställning för något av de två nyssnämnda körkortsalternativen.

Flertalet av de remissinstanser som berör kompetensen för förare av

skolskjutsar framför samma kompetenskrav för dessa förare som de redovisat i fråga om utryckningsfordonen.

*Svenska transportarbetareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet, Biltrafikens yrkesnämnd och Svenska järnvägsmannaförbundet* vill inte godta den föreslagna ordningen att en förlust av rätten att yrkesmässigt befordra personer skall antecknas på körkortet. Rimligt är att i stället utfärda ett nytt körkort för fordonsklass A. Motsvarande bör gälla vid återkallelse av en på sistnämnda körkortstyp gjord anteckning om rätt till yrkesmässig personbefordran.

I förevarande sammanhang ifrågasätter *länsstyrelsen i Östergötlands län* om inte utfärdande av körkort efter återkallelse bör ankomma på den körkortsmyndighet, som utfärdat det återkallade körkortet.

Utredningens förslag angående de medicinska kraven på förarna har berörts i endast ett ringa antal yttranden.

*Arbetskyddsstyrelsen* och *domänstyrelsen* anser att samma syn- och hörselkrav bör gälla för traktorförare som för förare av personbil.

Av motororganisationerna tillstyrker *M* utredningens förslag angående syn- och hörselkrav medan *KAK* konstaterar att utredningen inte redovisat de medicinska rön som kan ligga bakom kraven på en skärpning i detta avseende. I England har gjorts en undersökning som visar att avvikelser från det normala färgsinnet inte påverkar trafiksäkerheten. Därför ifrågasätter *KAK* om det är lämpligt att skärpa kraven på färgsinne.

*Länsstyrelsen i Norrbottens län* finner önskvärt att läkarintyget uppvisas redan vid utbildningens början.

Utredningens förslag att inte införa provisoriska körkort har lämnats utan erinran eller tillstyrkts i de flesta remissyttrandena. Direkt tillstyrkan föreligger från *poststyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statistiska centralbyrån, rikspolisstyrelsen, förste bilinspektören i Stockholm, länsstyrelserna i Uppsala, Kronobergs, Örebro och Kopparbergs län, TCO och MHF. Rikspolisstyrelsen* tillägger att man först bör avvakta ytterligare erfarenhet av andra föreslagna säkerhetsbefrämjande åtgärder, främst utfallet av den förbättrade förarutbildningen.

*Statens trafiksäkerhetsråd* anser att frågan om olycksriskerna för de yngre förarna bör ägnas skärpt uppmärksamhet och att frågan om ett provisoriskt körkort har sitt särskilda intresse i detta sammanhang. Samma inställning redovisas av *Sveriges läkarförbund*, som tillägger att man kunde överväga att låta det provisoriska körkortet berättiga till körning med viss lägre hastighet eller enbart inom tätbebyggt område.

En mera positiv inställning till ett system med provisoriska körkort redovisas av *länsstyrelserna i Kalmar och Malmöhus län, de svenska ledamöterna av nordisk vägtrafikkommitté, trafikmålskommittén, Automobilbesiktningmännens förening, Trafikförsäkringsföreningen, KAK och M.* Flera av dessa

finner inte de av utredningen åberopade kostnaderna och olägenheterna vara tillräckliga skäl mot provisoriska körkort.

### *Departementschefen*

Nuvarande ordning för indelning av förarbevisen är behäftad med vissa brister från trafiksäkerhetssynpunkt. Jag delar utredningens principiella uppfattning att förarbevisen bör vara differentierade med hänsyn till i första hand den svårighet det innebär att föra olika fordonstyper. Den indelning av nationella och internationella körkort i särskilda klasser, som förekommer i 1949 års vägtrafikkonvention, har skett med beaktande härav.

En sådan indelning av förarbevisen innebär påtagliga fördelar i jämförelse med nuvarande system, enligt vilket den som innehar körkort för bil i princip är berättigad att framföra motorfordon utan begränsning till fordonsslag och storlek. Visserligen gäller enligt förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m.m. att bil inte får framföras i yrkesmässig trafik om föraren inte har trafik kort. Trafikkortspikten utgör dock intet hinder för en artonåring med nyförvärvat körkort att exempelvis köra s. k. långtradare åt industriföretag.

Utredningens förslag till indelning av förarbevisen innebär en anpassning till motsvarande föreskrifter i 1949 års vägtrafikkonvention. Till skillnad från konventionen föreslår utredningen samma körkort för tung lastbil och buss. Jag anser att avvikelser från konventionsbestämmelserna bör ifrågakomma endast då vägande skäl kan anföras härför. Med denna utgångspunkt bör i likhet med konventionens bestämmelser skilda körkort gälla för tung lastbil och för buss.

Jag föreslår att körkort skall utfärdas för personbil och lastbil med en totalvikt av högst 3 500 kg (lätt lastbil), för lastbil med en totalvikt överstigande 3 500 kg (tung lastbil), för buss, för motorcykel eller för traktor.

Jag föreslår vidare att körkort för buss skall gälla även för övriga fordon, körkort för tung lastbil för övriga fordon utom buss och körkort för personbil och lätt lastbil skall gälla även för motorcykel och traktor samt slutligen att körkort för motorcykel skall gälla även för traktor.

Härav framgår att jag i likhet med flertalet remissinstanser inte funnit skäl att acceptera en reglering som innebär att andra slag av körkort inte längre skall berättiga till förande av motorcykel.

Jag föreslår vidare att körkort för buss och tung lastbil utan särskild prövning skall berättiga till yrkesmässig personbefordran samt förande av fordon med tillkopplat släpfordon. Kraven för erhållande av körkort för buss och för tung lastbil förutsätts bli så höga och förarproven så utformade att den som förvärvat körkort av ifrågavarande slag utan särskild prövning bör få föra fordon vid yrkesmässig personbefordran samt föra

fordon med tillkopplat släpfordon oavsett vilken totalvikt släpfordonet har. Å sådant körkort bör i enlighet med 1949 års vägtrafikkonvention anges att det berättigar körkortshavaren att till buss resp. tung lastbil koppla släpfordon, vars totalvikt överstiger 750 kg.

Jag föreslår tillika att innehavare av körkort för personbil och lätt lastbil utan prövning skall äga rätt att föra fordon av angivet slag med tillkopplat släpfordon med en högsta totalvikt av 750 kg eller — under förutsättning att den sammanlagda totalvikten ej överstiger 3 500 kg — 1 500 kg. Det sistnämnda fallet förutsätter tillika en särskild regel om förhållandet mellan dragfordonets vikt och släpfordonets vikt. Denna fråga torde få lösas när ställning tas till betänkandet »Fordonskombinationer» (SOU 1966: 41). Innehavare av körkort för personbil och lätt lastbil bör däremot få föra fordon vid yrkesmässig personbefordran och med tillkopplat släpfordon med totalvikt överstigande vad ovan angivits först efter särskild prövning och angivande härav på körkortet.

En del remissinstanser har uttalat sig för vissa dispenser från de kompetenskrav som föreslagits för att framföra tung lastbil och buss. Överbefälhavaren anser vissa undantag från kompetenskraven nödvändiga beträffande värnpliktiga som inkallats till repetitionsövning. Vidare måste enligt överbefälhavaren vid beredskapstillstånd och krig sådan förare inom totalförsvaret, som har körkort för personbil och lätt lastbil, få framföra det fordon, som han på grund av sin krigsbefattning tilldelats. Även statens järnvägar, postverket och Svenska lokaltrafikföreningen har ifrågasatt vissa dispenser från kraven på kvalificerade förarbevis. Det gäller personal som i sin verksamhet har att föra tunga lastbilar och bussar inom garageområden liksom ersättningsbussar till plats för bussbyte.

Undantag från de för framförande av tung lastbil och buss föreslagna kompetenskraven bör kunna ske men undantagen bör begränsas till verkligt angelägna fall.

Utredningen har inte behandlat frågan om kompetensen för mopedförare. Frågan har emellertid uppmärksamats av remissinstanserna. Mopedförarens teoretiska kunskaper är ofta bristfälliga. Ofta saknas också insikt om det nödvändiga i att följa gällande trafikföreskrifter och att iakttaga varsamhet och hänsyn i trafiken. Jag anser i likhet med ett flertal remissinstanser att ett led i grundskolans trafikundervisning bör vara att ge eleverna erforderliga kunskaper om gällande trafikföreskrifter och om uppträdandet i trafiken för såväl gång- och cykel- som mopedtrafikanter.

Utredningens förslag i fråga om körkort för traktor innebär den ändringen i nuvarande ordning att för rätten att föra till traktor ombyggd bil skall fordras innehav av körkort för personbil eller lastbil beroende på den totalvikt fordonet hade före ombyggnaden. Jag ansluter mig till detta förslag. Bland remissinstanserna har röster höjts för att framförande av traktor alltid skall vara beroende av körkort liksom att körkort

för personbil och lätt lastbil i princip bör krävas för förare av traktor. I ett flertal yttranden har vidare framförts krav på bestämmelser om någon form av körkort för motorredskap.

Ändringar i lagstiftningen rörande motorredskap har under senare tid påkallats också i en rad andra hänseenden. Detta gäller såväl begreppsbestämningen i förhållande till andra fordon som utrustningsbestämmelserna, rätten att använda motorredskap på väg och rätten att bruka sådana som dragfordon. Även frågorna om registrerings-, skatte- och försäkringsplikt, om fortlöpande kontroll av motorredskapens beskaffenhet och om körkort har aktualiserats i sammanhanget. En särskild framställning rör frågan om skadeståndsansvaret vid olyckor med motorredskap. Jag har funnit en revision av lagstiftningen angelägen också i övrigt. Jag avser att senare denna dag hemställa om Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillkalla en sakkunnig med uppgift att överse bestämmelserna om motorredskap och utreda vissa närliggande frågor. I utredningsuppdraget skall ingå att undersöka körkortsfrågan även när det gäller traktorerna.

I fråga om kompetensen för förare av utryckningsfordon vill jag anföra följande.

Av brandväsendets utryckningsfordon har det övervägande antalet sådan totalvikt att körkort för tung lastbil krävs för att få framföra dem. Förarna av polisens utryckningsfordon får enligt nu föreliggande utbildningsplan för utryckningsverksamheten särskilt avpassad utbildning. En tredje stor grupp förare av utryckningsfordon är ambulansförarna. Man söker nu att i allt större utsträckning ge ambulanspersonalen en utbildning som gör den mera skickad att ge den skadade första hjälpen på olycksplatsen. Från läkarhåll bedöms detta i flertalet fall vara till betydligt större nytta för den skadade än snabba sjuktransporter. Jag förutsätter att utryckningsfordonsförarnas huvudmän tillser att förarna får de kunskaper och instruktioner som behövs för att rätt kunna sköta utryckningsverksamheten. Liksom utredningen anser jag att särskilda krav i fråga om körkort inte bör uppställas för förare av utryckningsfordon.

Inte heller när det gäller förare av skolskjutsar anser jag att särskilda krav bör uppställas i fråga om körkort.

Av utredningen föreslagna ändringar i nuvarande krav på syn- och hörselförmåga hos förare av olika slags fordon sammanhänger i huvudsak med utredningens förslag till indelning av förarbevisen. Mitt förslag om skilda körkort för tung lastbil och buss gör det möjligt och lämpligt att för dessa kategorier uppställa samma föreskrifter om syn- och hörselförmåga som nu gäller i fråga om vanligt trafik kort resp. trafik kort för buss.

Utredningen har vid behandlingen av frågan om provisoriska körkort inte funnit tillräckliga skäl föreligga att nu sätta i gång den stora och komplicerade apparat som införandet av provisoriska körkort skulle innebära. Då jag ansluter mig till detta utredningens ställningstagande är det av

flera skäl. Effektivare förarutbildning och förarprov kan i sig sägas minska behovet av provisoriska körkort. Den effektivare trafikövervakningen tjänar samma syfte som den provisoriska körkortsgivningen i så måtto att den påverkar trafikanterna till ett mera regelenligt och varsamt färd sätt. Vidare är körkortet såtillvida provisoriska att de kan återkallas av körkortsmyndigheten. Jag ifrågasätter om man inte bör bättre klargöra körkortens obeständighet genom ändring i reglerna för körkortsåterkallelser. Enligt vad jag inhämtat kommer trafikmålskommittén, som har till uppgift att utreda bl. a. frågan om körkortsåterkallelser, att undersöka lämpligheten av ett återkallellesystem med bl. a. tidsbestämda kortare körkortsåterkallelser vid sådana trafikförseelser som inte bör föranleda en mera långvarig förlust av förarbevisen.

Utredningen har vid behandlingen av körkortens indelning inte gått in på frågan om körkortens närmare utformning. Utredningen har förutsatt att denna fråga kommer att bli föremål för närmare överväganden om beslut fattas om ny körkortsindelning.

Jag har tidigare denna dag erhållit bemyndigande att tillkalla en sakkunnig för att utreda spörsmålen om körkortsregistrering och om körkortens närmare utformning m. m. Den sakkunnige skall i vad avser frågan om körkortens utformning enligt utredningsdirektiven utreda denna fråga i hela dess vidd och därvid särskilt beakta 1949 års vägtrafikkonventions föreskrifter på förevarande område. Körkortet bör ges en utformning som så långt möjligt hindrar förfalskning. Den sakkunnige bör överväga huruvida anteckning bör ske på körkortet om ökad kompetens, återkallelse m. m. eller om körkortsutbyte i stället bör ifrågakomma. Nya villkor för erhållande av duplettkörkort bör övervägas. Den sakkunnige bör även pröva om nuvarande förarbevis bör utbytas eller om de skall få finnas kvar vid sidan av de nya.

Körkortets närmare utformning och frågan om eventuellt utbyte av nuvarande förarbevis bör klarläggas innan den exakta tidpunkten för körkortsreformen fastställs. Det är av vikt att det så snart som möjligt blir klart vilka bestämmelser som kommer att gälla så att alla berörda får erforderlig tid för förberedelser. Riksdagen bör därför redan nu beredas tillfälle att avge yttrande med anledning av de förslag jag i detta sammanhang förordar rörande körkortens giltighet m. m.

#### **Körkortsålder m. m.**

##### *Bilförarutredningen*

Enligt gällande föreskrifter får körkort för bil meddelas den som fyllt 18 år och för motorcykel eller för traktor den som fyllt 16 år. Körkort för traktor får dock meddelas den som fyllt 15 år om särskilda skäl därtill är. Beträffande motorcykelkörkortet stadgas att detta endast gäller för lätt motorcykel och traktor, om innehavaren inte fyllt 18 år. För trafik kort krävs

att sökanden skall ha fyllt 21 år. Trafikkort som berättigar till förande i yrkesmässig trafik enbart av lastbil för befordran av, förutom fordonets besättning, uteslutande gods, får dock utfärdas för den som fyllt 18 men ej 21 år. Då innehavare av sådant trafikkort uppnått 21 års ålder gäller kortet som tillstånd att utan begränsning föra lastbil ävensom personbil i yrkesmässig trafik. Bestämmelser om obligatorisk efterhandskontroll av motorfordonsförarens lämplighet finns inte i svensk lagstiftning.

Vetenskapliga undersökningar beträffande ålderns betydelse från trafik-säkerhetssynpunkt visar enligt utredningen att de nya och orutinerade förarna utgör en speciell risk i trafiken och att skäl föreligger att i första hand inrikta sig på de unga trafikanterna om man vill åstadkomma en påtaglig ökning av trafiksäkerheten. Övriga åldersgrupper anses från nu avsedd synpunkt inte bereda några mera väsentliga problem.

När det gäller *minimiåldern för körkort* anför utredningen.

*Körkort för fordonsklass A.* För A-körkortet, som närmast motsvarar nuvarande körkort för bil, föreslås att åldersgränsen sätts till 18 år. Under hänvisning till redovisade utredningar hävdar utredningen att en sänkning av bilkörkortsåldern, för vilket röster höjts, från trafiksäkerhetssynpunkt inte bör ifrågakomma. Snarare bör man från denna synpunkt kunna diskutera en höjning av åldern. En sådan höjning skulle dock, enligt utredningens mening, medföra betydande nackdelar bl. a. för den allmänna produktionen. Med hänsyn härtill och då utredningen anser sig kunna räkna med en förbättrad trafiksäkerhetssituation beträffande inte minst de unga förarna om utredningens olika förslag genomförs, vill utredningen inte föreslå någon höjning av körkortsåldern.

*Körkort för fordonsklass B.* Detta körkort avses ersätta det nuvarande trafikkortet. Utredningen har vid sina överväganden rörande *minimiåldern* för rätt att föra tyngre fordon å ena sidan ansett tidigare åberopade motiv för trafikkortsåldern — avseende mognad, omdöme och ansvar — i och för sig äga oförminskad giltighet. Å andra sidan har utredningen inte funnit belägg för att de unga förarna under utövande av yrkesmässig trafik utgör någon påtaglig trafiksäkerhetsrisk. Från både arbetsgivar- och arbetstagarhåll har vidare uttalats behov av att kunna tidigare än vad nu är fallet använda sina bilförare som förare även av buss.

Utredningen föreslår i annat sammanhang att för att få avlägga prov för nu ifrågavarande körkort skall krävas bl. a. innehav av körkort för fordonsklass A samt minst ett års vana vid förande av fordon, tillhörande sistnämnda klass. Utredningen har stannat för att föreslå 19 år som *minimiålder* för B-körkortet.

*Körkort för fordonsklasserna C och D.* Utredningen har inte funnit skäl att föreslå någon ändring i gällande bestämmelser.

*Särskilda behörighetsbevis.* Enligt utredningens i det föregående redovisade förslag skall innehavare av A-körkort efter viss kompletteringsutbildning kunna förklaras berättigad att utöva yrkesmässig personbeford-

ran samt att föra fordon med tillkopplat tyngre släp. Behörighetsbeviset skall meddelas genom särskild anteckning på körkortet. Utredningen har funnit samma skäl, som redovisas i fråga om ålderskrav för B-körkort, kunna åberopas för att fastställa minimigränsen för erhållande av de berörda bevisen till 19 år.

*Periodisk förarkontroll.* Utredningen konstaterar att i skilda sammanhang förts fram tanken att åstadkomma en förbättrad trafiksäkerhet genom en obligatorisk omprövning av körkortsinnehavarnas lämplighet såsom förare antingen periodvis under hela eller större delen av tiden för körkortsinnehavet eller vid uppnåendet av vissa åldrar. Omprövningen har i första hand diskuterats utifrån ett behov att kontrollera förarnas hälsotillstånd, men även behov av kontroll av körskickligheten har framhållits. Utredningen har för sin del inte blivit övertygad om att tillräckliga skäl kan åberopas till stöd för en så genomgripande åtgärd som en periodisk kontroll av alla motorfordonsförare. De undersökningar, som utredningen redovisar, ger enligt utredningens mening inte något underlag som pekar på ett behov av periodiska kontroller av förarna. Däremot framstår fullt klart att stora olägenheter av skilda slag skulle vara förenade med ett kontrollsystem av nu avsedd typ. Utredningen har sålunda inte ansett sig kunna förorda en allmän periodisk kontroll av alla innehavare av förarbevis.

Utredningen anser det emellertid vara av intresse att mera generella undersökningar framför allt av hälsotillståndet hos motorfordonsförare i olika åldrar i allt fall stickprovvis sker eftersom det statistiska materialet visar att man i landet efter hand kommer att få en alltmer ökande kader av körkortsinnehavare i högre åldrar. I syfte att åstadkomma en trafiksäkerhetsbetingad kontroll av de äldre förarna och för att dessutom skapa förutsättningar för att berika forskningen på hithörande områden föreslår utredningen att vissa tillfälliga kontroller av motorfordonsförare kan få äga rum exempelvis genom att man stickprovvis plockar ut olika grupper av fordonsförare med t. ex. 10, 15, 20 och 30 år gamla körkort för läkarundersökning och prov av körskicklighet.

I anslutning till frågan om bl. a. hälsokontroll av motorfordonsförare berör utredningen frågan om *läkarnas medverkan i trafiksäkerhetsarbetet genom att till körkortsmyndigheterna anmäla upptäckta defekter* hos patienter med körkort.

Medicinalstyrelsen har i cirkulär den 1 november 1953 (nr 116) uppmanat samtliga läkare i riket att till förste provinsialläkare (förste stadsläkare) göra anmälan då de hos patient, vilken har eller kan antas ha körkort, upptäcker sådana sjukdomar eller defekttillstånd som uppenbarligen kan medföra synnerlig fara för trafiksäkerheten vid förande av motorfordon. I cirkuläret har angetts vissa sjukdomstillstånd, som särskilt bör beaktas. Däremot föreligger ingen lagfäst skyldighet för läkare att till körkortsmyndighet anmäla sjukdomstillstånd som kan medföra fara för trafiksäkerheten. Utredningen redovisar att förslag härom framlagts av bl. a.



1953 års trafiksäkerhetsutredning, som funnit att ett stort antal läkare underlåtit att efterfölja uppmaningen i medicinalstyrelsens cirkulär. Kommittén föreslog att en tvingande föreskrift för tjänsteläkare skulle tas in i den allmänna läkarinstruktionen. Föredragande departementschefen anförde i prop. 1958:69 att trafiksäkerhetsutredningens förslag inte borde förverkligas innan ytterligare erfarenheter förelåg av vad som kunde uppnås utan författningsbestämmelser.

Spörsmålet har sedermera ånyo aktualiserats genom en till bilförarutredningen överlämnad framställning från överståthållarämbetet. Efter viss exemplifiering säger sig ämbetet erfarenhetsmässigt ha övertygats om att rapporteringen från läkarnas sida är otillfredsställande.

Utredningen har kommit till den uppfattningen att någon allmän anmälningsskyldighet i förevarande hänseende inte bör genomföras. Sitt ställningstagande grundar utredningen i allt väsentligt på de föga positiva resultat som kan förutsättas stå att vinna genom en obligatorisk anmälningsskyldighet. En anmälningsskyldighet kan också enligt utredningen medföra en synnerligen omfattande rapporteringsverksamhet med därav följande administrationsproblem. Utredningen har också beaktat den från läkarhåll åberopade synpunkten att en anmälningsskyldighet skulle kunna få sjuka att avstå från att söka läkarbehandling av rädsla för att därigenom deras körkortsinnehav äventyrades. Utredningen har därför inte föreslagit en allmän anmälningsskyldighet för vare sig läkare eller tjänsteläkare. Däremot understryker utredningen starkt vikten av att medicinalstyrelsens rekommendation följs av läkarna i en helt annan utsträckning än f. n. Om så inte blir fallet, bör enligt utredningen på nytt övervägas om de anförda skälen mot en generell anmälningsskyldighet trots allt inte måste få vika för nödvändigheten att pröva alla vägar för att höja trafiksäkerheten.

Utredningen tar även upp frågan om *maximiålder för körkortsinnehav*. Utredningen har inte funnit tillräckliga skäl för att trafiksäkerhetssynpunkter skulle kunna åberopas för bestämmelser om en högsta ålder för rätt att föra motorfordon. Uppenbart är emellertid att människans fysiska och psykiska kondition nedgår med stigande ålder och att denna nedgång gör sig särskilt märkbar i de högsta åldrarna. Utredningen anser därför skäl tala för att man från trafiksäkerhetssynpunkt inför en bestämmelse om att ett körkort automatiskt skall upphöra att gälla, då innehavaren av körkortet uppnått viss ålder, förslagsvis 80 år. För det ringa antal, som efter 80-årsåldern fortfarande skulle vilja bruka sitt körkort som fordonsförare, bör emellertid finnas möjlighet att få förarbeviset förlängt för ett år i taget genom att undergå läkarundersökning och, om vederbörande myndighet så skulle finna behövt, även viss kontroll avseende körskickligheten.

Ett särskilt avsnitt har utredningen ägnat frågan om *minimiålder för övningskörning*. Körkort för bil får utfärdas för den som fyllt 18 år och övningskörning utan innehav av körkort får ske under förutsättning att vederbörande fyllt 18 år. För övningskörning med motorcykel krävs att

vederbörande fyllt 18 år eller, om körningen sker med lätt motorcykel, 16 år. Den som fyllt 16 men inte 18 år får dock föra tung motorcykel i körskola under förutsättning att den som utövar uppsikt över körningen medföljer på motorcykeln eller i sidvagn till denna.

Utredningen anser det inte helt konsekvent att den stadgade minimiåldern för övningskörning och för erhållande av körkort är densamma. Förhållandet torde för övrigt medföra att körkortsaspiranter frestas övningsköra privat före fyllda 18 år och därigenom göra sig skyldiga till olovlig körning.

Utredningen menar att stora fördelar skulle vinnas med en sänkning av den nu gällande åldersgränsen för övningskörning. De betänkligheter från trafiksäkerhetssynpunkt som kan resas mot en sådan sänkning synes utredningen kunna till stor del elimineras om övningskörning före 18 års ålder fick bedrivas endast i trafikskola.

Enligt utredningens i annat sammanhang framlagda förslag avseende trafikundervisningen i skolan skall den som genomgått grundskolan ha sådana teoretiska trafikfärdigheter som motsvarar vad som krävs för erhållande av körkort. För att markera sammanhanget med trafikundervisningen i grundskolan och stimulera skolelevernas intresse föreslår utredningen att för att få övningsköra i trafikskola före fyllda 18 år skall fordras anteckning på skolbetyget om godkänt trafikantprov i grundskolans avgångsklass. Utredningens förslag innebär att minimiåldern för övningskörning med fordon tillhörande fordonsklass A sätts till 17 år. För övningskörning med fordon tillhörande klass B har utredningen ansett den nuvarande åldersgränsen 18 år fortfarande böra gälla. Även B-körkortsaspiranten får härigenom ett års övningstid före uppnådd körkortsålder, under vilket år han därjämte har att skaffa sig erforderlig vana vid förande av fordon, tillhörande klass A.

Någon ändring i nuvarande ordning avseende övningskörning med motorcykel har utredningen inte föreslagit.

### Yttranden

Nästan alla remissinstanser som berör frågan om minimiåldern för de olika typerna av körkort tillstyrker eller lämnar utan erinran förslaget om 18 års ålder för körkort för fordonsklass A. Så uttalar sig bl. a. *poststyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, statistiska centralbyrån, domänstyrelsen, länsstyrelserna i Kopparbergs, Jämtlands och Västerbottens län, NTF, RLF, Näringslivets trafikdelegation, Folkrorelsernas trafikskoleförbund, KAK, MHF och M, Biltrafikens yrkesnämnd, FPU och SSU.*

*Statens trafiksäkerhetsråd och Sveriges läkarförbund* finner redovisade undersökningar närmast tala för en höjd körkortsålder. *Rikspolisstyrelsen* vill inte motsätta sig att 18-årsåldern bibehålls, även om trafikriskerna skulle kunna motivera en höjning.

Förslaget om 19 år såsom minimiålder för körkort för fordonsklass B och för det särskilda behörighetsbeviset för innehavare av körkort för fordonsklass A har mött tämligen omfattande kritik. Ett mindre antal remissinstanser bl. a. *poststyrelsen*, *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *NTF*, *statens biltrafiknämnd*, *Svenska lokaltrafikförbundet*, *Svenska omnibusägareförbundet* och *M* tillstyrker dock förslaget. *Svenska kommunalarbetareförbundet* anser sig med hänsyn till rekryteringssvårigheterna inte böra avstyrka sänkningen till 19 års ålder.

*Svenska transportarbetareförbundet* framhåller att en absolut förutsättning för att förbundet skall kunna godkänna förslaget är att åtgärder omedelbart vidtas för en snabb utbyggnad av yrkesutbildningen av förare i yrkesmässig trafik.

*Svenska stadsförbundet* godtar 19-årsgränsen men förutsätter viss dispens för kommunala trafikföretag.

*SAF* och *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* vill inte motsätta sig höjningen från 18 till 19 år men hyser vissa farhågor för att rekryteringen av förare till den yrkesmässiga lastbilstrafiken i omställningsskedet kan komma att äventyras.

Direkt avstyrkande yttranden föreligger från *rikspolisstyrelsen*, *överståthållarämbetet*, *länsstyrelserna i Stockholms, Älvsborgs och Jämtlands län*, *LO*, *Trafikförsäkringsföreningen* och *Svenska järnvägsmannaförbundet*.

I några yttranden godtas åldern 19 år utom för bussförare. *Länsstyrelserna i Kristianstads, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Örebro och Väster-norrlands län* anser att en bussförare bör vara myndig.

*Sveriges bilskolors riksförbund* förordar 21-årsgränsen för all yrkesmässig personbefordran. *Folkrorelsernas trafikskoleförbund* föreslår 19 år för den som utbildas i yrkesskola men i övrigt 21 år.

*NTF* uttalar att 18 års ålder bör krävas för framförande av både lätt och tung motorcykel.

Beträffande åldern för traktorkörkort föreslår *arbetarskyddsstyrelsen* att en absolut minimiålder för traktorförare införes.

*Länsstyrelsen i Kristianstads län* och *CUF* förordar en generell sänkning till 15 år för traktorkörkort.

Utredningens förslag angående periodisk förarkontroll har såtillvida rönt allmän anslutning att man i remissyttrandena är tämligen ense om att någon allmän periodisk kontroll inte bör införas. Direkt motsatt mening framförs endast av *FPU*, som rekommenderar att förarkontroll sker vart femte år.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* delar betänkligheterna mot en fullständig periodisk förarkontroll men föreslår prov om gällande trafikförfattningar och vägmärken med viss periodicitet. Inte heller *statens trafiksäkerhetsråd* vill ha någon allmän kontroll men ifrågasätter om inte en efter-

kontroll, t. ex. av synskärpan, borde genomföras vid exempelvis 45—50 års ålder. Denna uppfattning delas av *Sveriges läkarförbund*.

Utredningens förslag angående stickprovskontroll av förarna godtas av *poststyrelsen*, *Svenska kommunalarbetsförbundet*, *Svenska järnvägsmannaförbundet* samt *länsstyrelserna i Hallands och Kopparbergs län*.

Tvekan angående lämpligheten att stickprov framförs av *SAF*, *länsstyrelserna i Jönköpings och Örebro län* samt *Svenska droskbilägareförbundet*.

Förslaget om stickprovskontroller avstyrks av *länsstyrelserna i Stockholms, Gotlands, Kristianstads, Göteborgs och Bohus* samt *Gävleborgs län*, *KAK*, *MHF* och *Biltrafikens yrkesnämnd*. *MHF* anför att man kan överväga en obligatorisk läkarkontroll vid förslagsvis 60 eller 70 års ålder, som där-efter eventuellt kan utbyggas att bli periodisk med femårsintervall.

*Svenska transportarbetareförbundet* förordar stickprov för andra än yrkesförare. Hälsokontrollen för yrkesförarna bör däremot ske i form av en allmän periodisk kontroll.

Frågan om skyldigheten för läkare att anmäla sjukdomstillstånd har behandlats i ett begränsat antal yttranden. *Medicinalstyrelsen* noterar endast att utredningen inte föreslagit någon ändring av gällande ordning. *Sveriges läkarförbund* har inte berört frågan. Frågan har behandlats av sju länsstyrelser. Av dem är det endast *länsstyrelsen i Kristianstads län* som förordar utredningens förslag. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* vill ha en skärpning av rekommendationen i medicinalstyrelsens cirkulär till läkarna. *Överståthållarämbetet* vidhåller sin i betänkandet redovisade uppfattning att övervägande skäl talar för en anmälningsskyldighet för läkarna. *Länsstyrelsen i Kalmar län* delar överståthållarämbetets uppfattning. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* ifrågasätter anmälningsskyldighet. *Länsstyrelsen i Gotlands län* föreslår anmälningsplikt för tjänsteläkare.

*Sveriges bilskolors riksförbund* anser tiden nu vara mogen för att ålägga läkarna anmälningsskyldighet.

Bland de remissinstanser som behandlar förslaget om *maximiålder* för körkortsinnehav väger det tämligen jämnt mellan dem som tillstyrker förslaget helt eller med någon modifikation och dem som avstyrker.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser att efter 80 års ålder en omprövning vartannat år är tillräcklig. *Länsstyrelsen i Uppsala län* finner det tveksamt om man inte för rätten att föra fordon av fordonsklass B bör sätta en *maximiålder* av 70 år.

*Medicinalstyrelsen* föreslår undersökning av hälsotillstånd och körskicklighet vid 75 års ålder, varefter omprövning bör ske varje år. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anser att åldersgränsen ej är vetenskapligt styrkt och att den förefaller godtycklig och väl hög. *Statistiska centralbyrån* uttalar att föreliggande statistik inte ger underlag för någon bestämd åldersgräns. *Rikspolisstyrelsen* förklarar att 80-årsgränsen är utan betydelse. *Trafik-*

försäkringsföreningen finner 75 år vara en lämplig gräns. Av motororganisationerna tillstyrks förslaget av *KAK* och *M* medan *MHF* knyter sitt tillstyrkande till förbundets förslag om läkarkontroll från 60 års ålder. *CUF* vill sätta åldern till 75 år med rätt till tvåårig förlängning efter läkarundersökning.

Förslaget angående till 17 år sänkt ålder för övningskörning har behandlats i 33 yttranden. Av dessa kan åtta yttranden sägas innehålla ett oreserverat godtagande av förslaget.

Av fyra remissinstanser föreslås en högre ålder än 17 år. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anser att åldern inte bör sättas lägre än 17½ år. Styrelsen anser begränsning av övningskörningen till trafikskola inte nödvändig, om man i enlighet med utredningens förslag kan åstadkomma en bättre kvalitet på privatutbildningen. *Länsstyrelsen i Gävleborgs län* godtar på grund av eljest föreliggande risk för olovlig körning övningskörning först vid en ålder av 17 år och 9 månader. *Sveriges bilskolors riksförbund* förordar nuvarande åldersgräns. För att ge en lugnare utbildningstakt och för att minska frestelsen till olovlig körning bör körkort inte få utfärdas tidigare än två månader efter 18-årsdagen. *Sveriges läkarförbund* anför liknande synpunkter men vill sätta körkortsåldern till 18½ år.

*Statens högertrafikkommission* avstyrker förslaget av allmänna trafiksäkerhetsskäl men finner att, om en sänkning under 18 år anses böra ske, man bör stanna för endast tre månader före 18 års ålder. Man får därigenom nordisk enhetlighet.

*Statens biltrafiknämnd* föreslår att villkoret om godkänt betyg från grundskolan utgår samt att tillsynsmyndigheten får fastställa villkoren för övningskörning mellan 17 och 18 års ålder. *Skolöverstyrelsen* — som inte godtar förslaget att grundskolans trafikundervisning skall syfta till teoretiska kunskaper för körkort för fordonsklass A — anser att övningskörning bör tillåtas ett år före uppnåendet av vederbörlig körkortsålder under förutsättning att övningskörningen sker under skolmässigt betryggande former.

Tveksamhet om förslagets lämplighet framföres av *länsstyrelserna i Älvsborgs och Örebro län* samt *Trafikförsäkringsföreningen*.

*KAK* och *MHF* anser att även privat övningskörning bör tillåtas vid 17 års ålder, eventuellt under förutsättning att viss grundutbildning i körskola föregått.

Tiden mellan grundskolans slut och 17-årsåldern är enligt *länsstyrelsen i Kronobergs län* för lång för att i nämnvärd grad göra trafikundervisningen i skolan mera lockande för eleverna.

Förslaget om 17 år som åldersgräns för övningskörning avstyrks av *statens trafiksäkerhetsråd, rikspolisstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms, Kalmar, Kristianstads, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län, Försvarets motorklubb* och *M*.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* finner att man bör överväga en höjning av åldern för privatutbildaren från 21 till 25 år.

*Departementschefen*

Bestämmandet av lägsta ålder för innehav av olika typer av körkort skall självklart ske med största möjliga beaktande av vad trafiksäkerheten kräver.

Åldersgränsen 18 år för erhållande av bilkörkort har gällt ända sedan vi år 1906 fick föreskrifter på förevarande område. Samma gräns är vanligast förekommande i utlandet även om vissa länder har lägre åldersgräns. Utredningens förslag om 18 år som nedre gräns för körkort för personbil och lätt lastbil har godtagits av den helt övervägande delen av remissinstanserna. Jag ansluter mig till utredningens förslag.

Undersökningar som utförts angående förarålder och olycksfallsfrekvens ger vid handen att de yngre fordonsförarna oftare än de äldre invecklas i trafikolyckor. En fjärdedel av de olyckor som drabbar personbilförarna beräknas gälla ungdomar under 22 år, dvs. de fyra yngsta årsgrupperna av personbilförarna. Det är en mycket angelägen uppgift att söka få ner de höga olyckstalen för unga förare. Hittillsvarande undersökningar ger inte något entydigt svar på om den främsta orsaken är bristande mognad och andra åldersbetingade faktorer eller bristande trafikerfarenhet. Av denna anledning har statens trafiksäkerhetsråd satt i gång en omfattande undersökning med målsättningen att söka utröna skillnaden i olycksfrekvens mellan olika åldersgrupper bilförare då man tagit hänsyn till avvikelser i fråga om körvanor, erfarenhet m. m. Undersökningen väntas bli klar till sommaren. Frågan om vidare åtgärder får i första hand bli beroende av vad som kommer fram vid undersökningen. Statens trafiksäkerhetsråd har till hösten planerat att i samarbete med trafikmålskommittén anordna ett symposium som helt skall ägnas åt frågan om de unga fordonsförarna. Avsikten är att belysa denna fråga från bl. a. sociologisk, socialmedicinsk och psykologisk-pedagogisk synpunkt.

Vad angår åldern för det av utredningen föreslagna B-körkortet vill jag erinra om att jag tidigare föreslagit särskilda körkort för tung lastbil resp. buss. Remissinstanserna har beträffande åldern för förare av tung lastbil inte någon samstämmig mening även om flertalet delar utredningens uppfattning. I vissa yttranden understryks att en förbättrad utbildning är en nödvändig förutsättning för att 19-årsgränsen skall kunna godtas.

Enligt nuvarande ordning får innehavare av bilkörkortet vid 18 års ålder föra även tung lastbil om det inte sker i yrkesmässig trafik. Sådan lastbil får dessutom av person mellan 18 och 21 år som innehar trafik kort framföras i yrkesmässig trafik, om utöver bilens besättning endast gods befordras med bilen. När trafik kortsinnehavaren uppnått 21 års ålder bortfaller denna begränsning och trafik kortet gäller även för personbefordran. Vad angår godstransporter innebär sålunda förslaget om 19 års ålder för B-körkort en viss skärpning av ålderskravet.

Invändningarna mot den föreslagna 19-årsgränsen hänför sig i viss utsträckning till att man vill ha högre åldersgräns för bussförare. Jag finner goda skäl tala för denna uppfattning och förordar att åldern för det tidigare av mig föreslagna busskörkortet bestäms till 21 år. I övrigt godtar jag utredningens förslag och förordar sålunda att nedre åldersgränsen för förare av tung lastbil sätts till 19 år. Samma åldersgräns anser jag i likhet med utredningen bör gälla för de särskilda behörighetsbevisen för innehavare av körkort för personbil och lätt lastbil att föra fordon i yrkesmässig personbefordran eller fordon med tillkopplat tungt släpfordon.

För motoreykellkörkortet föreslår utredningen ingen ändring i gällande ålder 16 år för lätt motorcykel och 18 år för tung motorcykel. Jag ansluter mig till utredningen.

Jag föreslår bibehållande av nuvarande 16-årsgräns för traktorkörkort.

En periodisk förarkontroll har vid flera tidigare tillfällen diskuterats men avvisats. Utomlands tillämpas en sådan ordning på vissa håll. Erfarenheterna därav uppges inte vara särskilt goda. Utredningen åberopar som skäl för sitt avstyrkande att det inte kunnat påvisas att man från trafiksäkerhetssynpunkt skulle ha något mera väsentligt att vinna genom en sådan kontroll. Vid en kontroll vart femte år kan man uppskatta det årliga antalet omprövningar till minst 400 000. En administrativt och kostnadsmissigt så omfattande reform måste motiveras av mycket starka skäl. Remissinstanserna delar nästan undantagslöst utredningens uppfattning. Även jag ansluter mig till utredningens avstyrkande av en periodisk kontroll. Till detta ställningstagande bidrar även det förhållandet att den intensifierade trafikövervakningen innebär en ökad kontroll av förarna.

Utredningens förslag angående en stickprovsvis provning av hälsotillstånd och körskicklighet efter beslut av Kungl. Maj:t avstyrks av flertalet remissinstanser. Jag kan inte finna att förhållandena nu är sådana att en dylik provning bör genomföras. Jag är emellertid inte främmande för att, om förhållandena framdeles ger anledning därtill, förorda beslut härom.

Utredningen finner inte skäl föreslå skyldighet för läkare att till körkortmyndighet anmäla sjukdomar eller defekttillstånd som kan medföra fara för trafiksäkerheten. Därvid understryks emellertid starkt vikten av att medicinalstyrelsens rekommendation om sjukdoms-anmälan följs av läkarna i en helt annan utsträckning än f. n.

Medicinalstyrelsen utfärdade den 26 april 1965 ett nytt cirkulär angående ifrågavarande anmälningar. Det innebär alltså endast en rekommendation till läkarna att anmäla vissa sjukdomstillstånd. Det nya cirkuläret kan antas hos många läkare ha aktualiserat det angelägna i att i betydligt vidgad omfattning göra anmälan. Det har emellertid gått alltför kort tid för att man skall kunna bedöma huruvida en sådan effekt är att påräkna. Medicinalstyrelsen bör få i uppdrag att ägna frågan fortsatt uppmärksamhet och

om inte en förbättring sker, hos Kungl. Maj:t anmäla förhållandet eller själv överväga en anmälningsskyldighet.

Vad härefter angår förslaget att införa en *maximiålder* för *körkortsinnehavare*, vid vilken årlig omprövning av tillståndet skall ske, har utredningens och remissinstansernas uttalanden inte givit mig anledning att förorda förslaget. Problemet torde vara av relativt ringa omfattning. Det är ytterst en medicinsk fråga, där avgörandet bör träffas från fall till fall. Körkortsmyndigheterna har även enligt 33 § 1 mom. VTF möjligheter att i förekommande fall ingripa.

Beträffande *minimiåldern* för *övningskörning* delar jag den av utredningen och vissa remissinstanser uttalade uppfattningen att samma ålder för rätt till övningskörning och för körkort för personbil och lätt lastbil frestar till olovlig körning och bör motverkas genom en regeländring. Det har även uppgivits att ansökningar om bilkörkort stundom ges in till körkortsmyndigheterna endast kort tid efter det sökanden uppnått 18 års ålder.

Utredningen föreslår i annat sammanhang att eleverna i grundskolans högstadium bör meddelas kunskaper motsvarande kraven för det teoretiska provet för A-körkort. Som jag i det följande kommer att redovisa godtar jag inte detta förslag. Därmed har motivet för utredningens förslag om övningskörning i trafikskola redan vid 17 års ålder försvagats.

Jag finner en tidsskillnad av tre månader vara tillräcklig och föreslår sålunda att övningskörning med personbil och lätt lastbil tillåts vid en ålder av 17 år och 9 månader. Därigenom uppnås även större nordisk enhetlighet.

Vad härefter angår åldern för rätt att övningsköra med tung lastbil bör gälla att eleven skall inneha körkort för personbil och lätt lastbil, vilket innebär att eleven måste ha uppnått 18 års ålder. Annan åldersbegränsning av denna rätt till övningskörning finner jag inte påkallad.

I konsekvens med det senast anförda, som innebär att övningskörning kan ske under ett år före körkortstagning, finner jag att övningskörning med buss bör tillåtas vid 20 års ålder. Krav på innehav av körkort för tung lastbil synes inte befogat. Däremot bör krav på innehav av körkort för personbil och lätt lastbil gälla även för övningskörning med buss.

Vad slutligen beträffar åldern för övningskörning med motorcykel finner jag inte anledning föreslå någon ändring i nuvarande bestämmelser. Härvidlag har jag beaktat de möjligheter till övningskörning under relativt likartade betingelser som föreligger genom mopedkörning från 15 års ålder.

## **Förarutbildning**

### *Bilförarutredningen*

*Förarutbildningens målsättning* framgår av bestämmelserna i 31 § VTF och 27 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.



Utredningen förordar viss utvidgning av de allmänna krav som nu gäller för förarutbildningen. Utredningen framhåller bl. a. att det måste vara ett fundamentalt mål för förarutbildningen att eleven får erforderliga insikter om utvecklingen inom motortrafikens område, om allvaret i den bristande trafiksäkerheten samt om de krav på ansvar och hänsyn som gäller varje trafikant. Utredningen föreslår även en utvidgning av de mål som f. n. finns uppställda för förarutbildningen beträffande undervisning i landsvägskörning, körning under mörker och körning i halt väglag. I utbildningen måste enligt utredningen ingå en relativt omfattande övning i landsvägskörning. Utredningen ger även en rekommendation om vikten av träning i mörkerkörning i samtliga de fall då sådan är praktiskt genomförbar. Avsaknad av eller ringa övning i mörkerkörning måste enligt utredningen alltid kompenseras av en väsentligt förbättrad teoretisk undervisning om de med sådan körning sammanhängande problemen.

Det är enligt utredningen av stor vikt att man i möjligaste mån söker effektivisera och rationalisera förarutbildningen för att därigenom motverka de negativa konsekvenser i form av kostnadsstegringar m. m., som annars skulle uppkomma till följd av de ökade kraven.

De krav som utredningen utifrån sina överväganden rörande körkorts-differentieringen och den allmänna målsättningen för förarutbildningen anser böra ställas på innehavare av olika slag av förarbevis är följande.

*Körkort för fordonsklass A.* För erhållande av kompetens att framföra fordon tillhörande fordonsklass A — personbil och lätt lastbil — anser utredningen det nödvändigt att kräva insikter om motorismens utveckling, om trafiksäkerhetsfrågornas vikt, om vissa av de naturlagar som påverkar körning av motordrivet fordon, om trafikolyckornas orsaker, omfattning och karaktär samt om vikten av ett ansvarsmedvetet och hänsynfullt uppträdande hos varje enskild trafikant. Körkortsaspiranten skall ha nödiga kunskaper om gällande trafikföreskrifter och förmåga att rätt tillämpa kunskaperna i praktiken. Vidare skall han ha nödig kännedom om den verkan från trafiksäkerhetssynpunkt som sjukdom, uttrötning och alkoholhaltiga drycker m. m. medför på den mänskliga organismen. Vad körskickligheten angår skall han visa sig kunna behärska sitt fordon och dess manöverorgan under olika situationer i trafiken. Han skall också äga erforderlig kunskap om fordonets instrumentering, verkningsätt och konstruktion. I likhet med vad nu gäller skall han också visa sig besitta från trafiksäkerhetssynpunkt erforderlig sinnesnärvaro och omdömesförmåga för att säkert kunna föra sitt fordon i olika trafiksituationer.

*Körkort för fordonsklass B.* För förarprov avseende fordonsklass B — tung lastbil och buss — bör gälla att sökanden redan innehar körkort för fordonsklass A och dessutom förvärvat viss körvana. Sistnämnda villkor bör styrkas genom intyg av polismyndighet eller av två trovärdiga personer om att sökanden under det senaste året i betydande omfattning fört fordon

tillhörande klass A under olika trafikförhållanden. I intyget bör närmare anges i vilken omfattning och under vilka omständigheter vederbörande fört fordon som nyss sagts. De för förarprovet erforderliga reglerna bör i väsentliga delar ansluta sig till vad som f. n. gäller vid förarprov för trafik-kort samt i övrigt utformas i anslutning till de bestämmelser som gäller körkort för fordonsklass A.

*Körkort för fordonsklass C.* För behörighet att föra fordon tillhörande fordonsklass C — motorecykel — bör gälla samma regler som ovan föreslagits för körkort avseende fordonsklass A.

*Körkort för fordonsklass D.* För behörighet att föra traktor av konventionell typ bör krävas att sökanden, vid ett teoretiskt såväl muntligt som skriftligt förhör, visar sig i stort sett äga de insikter och kunskaper som utredningen föreslagit skola fordras för godkänt prov för A-körkort. Detta innebär en skärpning av nuvarande krav.

*Särskilda behörighetsbevis.* Vad angår de särskilda prov, som innehavare av körkort för fordonsklass A enligt utredningens förslag skall avlägga för att bli berättigad att utöva yrkesmässig personbefordran eller att föra fordon med tillkopplat tungt släpfordon, förordar utredningen att krav på sådana prov intas i VTF och att närmare föreskrifter om provens omfattning meddelas av tillsynsmyndigheten. För förare av bil i yrkesmässig personbefordran bör provet få ett innehåll och en utformning, som i huvudsakliga delar överensstämmer med vad som föreslagits om sådant prov beträffande fordonsklass B.

*Övergångsbestämmelser.* Utredningen framhåller att tidpunkten för ikraftträdandet av de nya reglerna beträffande olika körkort och kompetenskrav torde få bestämmas med beaktande av vad som kan finnas praktiskt lämpligt för ett genomförande av utredningens i det följande framlagda förslag beträffande körkortsregistreringen. Utredningen föreslår att den som har förarbevis, utfärdat före bestämmelsernas ikraftträdande, under en övergångstid av två år utan föregående prov skall kunna utfå nytt körkort av närmast motsvarande slag mot återställande av sitt förarbevis. Ansökan härom skall enligt utredningen vara inkommen till körkortsmyndigheten senast tre månader före övergångstidens utgång. Försummelse härutinnan medför förlust av tidigare rätt att föra fordon.

Utredningen föreslår vidare att den, som vid bestämmelsernas ikraftträdande innehar körkort för bil, skall utan att behöva undergå prov kunna på ansökan erhålla körkort för fordonsklass B, om han med intyg av polismyndighet eller arbetsgivare eller eljest av två trovärdiga personer kan styrka, att han under de senaste tre åren i betydande omfattning fört tung lastbil eller buss. Härigenom krävs inte att bl. a. industriföretagens chaufförer med flerårig vana att framföra tunga lastbilar undergår särskilt prov.

Även vid ansökan om sådan anteckning på körkortet, som ger rätt att föra fordon vartill kopplats släpfordon med en totalvikt överstigande 1 500

kg, bör körvana beträffande sådan fordonskombination styrkas med intyg.

Intyg om körvana bör dock inte i något fall krävas av den som med hänsyn till särskild utbildning kan antas besitta nödig erfarenhet och körvana beträffande det slag av fordon, varom fråga är.

Riktlinjer för och anvisningar om hur undervisningen i körskolorna skall bedrivas finns intagna i av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställda kursplaner. I ett avsnitt om *förarutbildningens innehåll* redovisar utredningen gällande kursplaner för praktisk och för teoretisk utbildning och framhåller att till kursplanerna är fogade råd beträffande kursplanernas tillämpning.

Enligt utredningen förefaller de utfärdade kursplanerna med däri ingående ämnen och övningsmoment i stort sett vara tillfyllest för förarutbildningen. Att frågan uppkommit om en genomgripande revision av gällande kursplaner för undervisningen i körskolorna torde sålunda inte sammanhånga så mycket med de nuvarande planerna som sådana utan mera bero på att man i körskolorna i alltför ringa utsträckning anpassat undervisningen till den ordning som förutsätts i kursplanerna.

Uppläggningsen av förarutbildningen vid en körskola är f. n. merendels ordnad så att elevens praktiska utbildning startar omedelbart — ibland innan någon som helst teoriundervisning meddelats. Eleven börjar också i de flesta fall snarast att följa teoriundervisning, oavsett vilken av de vanliga åtta lektionerna som då ges i skolan, varefter eleven följer undervisningen tills han genomgått kursplanens samtliga ämnen.

De väsentligaste bristerna i förarutbildningens nuvarande uppläggning är sålunda att hänföra dels till den omständigheten att man inte låter den teoretiska och praktiska undervisningen följas åt, och dels till det förhållandet att den teoretiska utbildningen för den enskilde eleven inte sker i en pedagogiskt lämplig ordningsföljd mellan de i undervisningen ingående ämnena.

Utredningen anser vidare att förarutbildningen inte som nu bör meddelas efter en kursplan för teoretisk och en för praktisk utbildning utan efter en enda kursplan för förarutbildning, där teori och praktik är sammanförda på ett från pedagogisk synpunkt tillfredsställande sätt.

Vad angår utbildningens uppläggning för framtiden bör en elev innan han får påbörja sin praktiska utbildning i körning ha erhållit en viss del av den teoretiska undervisningen. Eftersom körutbildningen i första hand avser att bibringa eleven erforderlig skicklighet i att manövrera sitt fordon bör han dessförinnan ha meddelats den del av teoriundervisningen, som avser bl. a. fordonskänedom och vägtrafikförordningens inledande definitioner och bestämmelser angående utrustning.

Eleven bör vidare fortlöpande under utbildningens gång bibringas kännedom om olika trafikpsykologiska problem på sådant sätt att han får en verklighetsbetonad bild av den enskilde förarens roll i trafiken. Det ämne

i nuvarande kursplan för teoriundervisningen som har rubriken »Föraren i trafiken — Trafikpsykologi» bör därför utbytas mot ämnet »Den enskilda förarens roll i trafiken».

Den grundläggande körutbildningen skall enligt utredningen enbart avse att lära in fordonets manövrering. Den bör därför bedrivas inom ett område som är fritt från annan trafik, t. ex. en trafikgård.

Samtidigt med denna praktiska utbildning bör bedrivas teoriundervisning rörande de avsnitt av vägtrafikförordningen och vägmärkeskungörelsen m. m. som innehåller de regler och anvisningar, som en bilförare har att rätta sig efter vid körning i trafik. Under denna del av utbildningen skall alltså teoriundervisningen i huvudsak ha till uppgift att inlära kunskaper medan den följande praktiska undervisningen särskilt skall ta sikte på att inlära tillämpning av och förståelse för de inlärdade teorikunskaperna.

Den fortsatta teoriundervisningen i detta utbildningsskede skall omfatta mer avancerade avsnitt, som stadskörningens teknik, landsvägskörning, mörkerkörning och körning under andra mer svårbemästrade förhållanden, avkörning av och inkörning på väg, fordonets plats på vägen under olika trafikförhållanden, hastighetsanpassning m. m.

Utredningen utgår från att som nu är fallet vid körskolorna för varje elev skall föras ett utbildningskort, som visar omfattningen av den genomgångna utbildningen. Kortet bör utgöras av en av tillsynsmyndigheten fastställd blankett. Det bör lämpligen ersätta nuvarande bevis om förarutbildning.

Nu gällande förbud mot *övningskörning på motorväg* bör enligt utredningens mening bibehållas. Däremot bör som ett väsentligt inslag i förarutbildningen ingå ett bibringande av kunskaper om motorvägen, de syften och de särskilda regler som gäller för motorvägens utnyttjande. De svåraste momenten vid körning på motorväg är inkörning på och avkörning från densamma. Det är därför enligt utredningen angeläget att söka i annan ordning än genom övning på motorväg ge körkortsaspiranten insikt i den speciella tekniken vid nu avsedda moment.

Utredningen framhåller vidare den utomordentliga vikten av att undervisningen genomgående tar fasta på människans beteendemönster i trafiken.

Utredningen utgår från att det liksom hittills skall ankomma på tillsynsmyndigheten att fastställa kursplan. I anslutning därtill bör tillsynsmyndigheten även få utfärda råd och bindande anvisningar för utbildningen.

Till vägledning för tillsynsmyndigheten framlägger utredningen ett förslag till allmän kursplan.

Förslaget till kursplan har uppgjorts med utgångspunkt i undervisning meddelad vid trafikskola. Med hänsyn till att förslaget beträffande förarutbildningen enligt utredningen syftar till en allmän höjning av standarden på utbildningen oavsett var och i vems regi den genomförs bör den fast-

ställda kursplanen och utbildningsföreskrifterna tillämpas även vid annan utbildning än den som meddelas vid trafikskolorna.

Utredningen tar även upp frågan om kurslitteratur och framhåller vikten av att den kurslitteratur, som används vid förarutbildningen, helt ansluter till gällande kursplan. Utredningen förutsätter att såväl kurslitteraturen som specialhjälpmedel av olika slag inom trafikundervisningens område framtas och fastställs genom den blivande tillsynsmyndigheten och att sådan materiel genom allmänna handeln görs tillgänglig för envar.

Beträffande *formerna för förarutbildningen* anför utredningen att den grundläggande förarutbildningen i stor utsträckning sker i körskolor. Av de 192 443 körkortssökande, som avlade förarprov under år 1963, hade sålunda 176 693 utbildats vid körskola. F. n. finns i landet 720 körskolor av varierande storlek, därav ett fåtal s. k. enmansskolor. De flesta har tillkommit på privat initiativ i syfte att lämna innehavaren ekonomisk avkastning och alla är med några få undantag medlemmar i Sveriges bilskolors riksförbund. Vid sidan härav finns ett femtontal i Folkrorelsernas trafikskoleförbund sammanslutna körskolor, vilka drivs av vissa folkrörelseorganisationer utan vinstsyfte. Ytterligare sker viss förarutbildning genom privat övningskörning.

Utredningen anser att man från samhällets sida skall medverka till att allmänheten bereds goda möjligheter till utbildning i trafikskolor. Det är därför angeläget att närmare överväga vem som bör ha rätt att driva sådan skola. Enligt utredningens mening är det orealistiskt att tänka sig att i dagens läge avvara den omfattande privata körskoleorganisation som under årens lopp vuxit fram. Det är emellertid av betydelse att tillförsäkra de körkortssökande så god utbildning som möjligt till rimligt pris och detta sker bl. a. genom konkurrens mellan skilda typer av trafikskolor. Även om utredningen avvisar tanken att man från det allmännas sida skall svara för all trafikskoleutbildning innebär detta inte att utredningen är negativ till tanken på en trafikskoleverksamhet i kommunal regi. Förekomsten av kommunala och landstingsägda trafikskolor, som arbetar under samma villkor som de privatägda skolorna, bör stimulera en utveckling mot en mera effektiv och ändamålsenligt uppbyggd utbildning. Från allmänna synpunkter är det därför i hög grad angeläget med kommunala engagemang på förevarande område.

På trafikskolorna bör enligt utredningen, oavsett i vems regi de verkar, ställas samma krav och gälla samma förutsättningar i frågor som rör rätten att bedriva yrkesmässig förarutbildning, sättet för utbildningens genomförande samt skyldigheten att följa utfärdade bestämmelser och anvisningar och att underkasta sig tillsyn från statens sida.

Liksom hittills bör enligt utredningen alltid krävas särskilt tillstånd för rätt att bedriva yrkesmässig förarutbildning. Tillståndet bör meddelas av den statliga trafikmyndighet, som utredningen föreslagit i annat samman-

hang. För erhållande av tillstånd att bedriva trafikskoleverksamhet bör i princip gälla samma regler som f. n.

Med hänsyn till de ökade krav som måste ställas på utbildningen finner utredningen det nödvändigt att kraven på utbildningspersonalen skärps.

I fråga om *den privata förarutbildningen* framhåller utredningen att de skäl som tidigare anförts mot ett förbud, nämligen främst glesbygdsbefolkningens problem, i avvaktan på en mer utbyggd trafikskoleorganisation alltså är gällande. Utredningen finner angeläget att i görligaste mån eliminera de nackdelar från trafiksäkerhetssynpunkt som onekligen i många fall den privata övningskörningen för med sig. Utredningens förslag i andra sammanhang i fråga om skärpta krav för erhållande av förarkompetens och noggrannare förarprov bedöms minska riskerna för att privatutbildade förare med bristfällig utbildning släpps ut i trafiken. I syfte att åstadkomma förutsättningar för den privatutbildade körkortsaspiranten att bedriva sin utbildning efter samma grunder som gäller i trafikskola föreslår utredningen att fastställda kursplaner, anvisningar och kursböcker görs tillgängliga för envar.

Den *militära förarutbildningen* bör enligt utredningen vara så upplagd att den i första hand motsvarar den grundutbildning som meddelas i trafikskola. De speciella färdigheterna bör ses som en vidareutbildning anpassad till de militära kraven.

Utredningen framhåller vad beträffar frågan om de framtida formerna för *vidareutbildning för högre förarkompetens* följande.

Utredningens förslag att bestämmelserna om trafik kort skall slopas och att rätten att föra tung lastbil och buss skall göras beroende av innehav av körkort för fordonsklass B får bl. a. den verkan att detta kvalificerade förarbevis framdeles måste förvärfvas av envar som vill föra sådant fordon. En konsekvens härav måste enligt utredningens mening bli att den som fyllt 18 år och har körkort för fordonsklass A skall äga rätt att övningsköra med tung lastbil eller buss, därvid som förutsättning bör gälla att han står under uppsikt av person, som fyllt 21 år och som sedan minst ett år är innehavare av körkort för klass B samt har vana och skicklighet att köra fordon av angiven klass.

Då det i allt väsentligt rör sig om utbildning av yrkesförare är det följderiktigt och lämpligt att utbildningen i största möjliga utsträckning meddelas inom ramen för yrkesskolornas verksamhet. Utredningen förordar en mera omfattande utbildningsverksamhet på detta område. Utredningen påpekar också de möjligheter som finns att bl. a. i större företag ordna särskilda skolor för anställd transportpersonal.

Enligt utredningen skulle det vara till stor fördel om i princip all ifrågasvarande utbildning kunde bedrivas inom yrkesskolans ram.

Utredningen förutsätter dock med hänsyn till det stora utbildningsbehovet att vidareutbildning för erhållande av B-körkort eller särskilt behö-

righetsbevis alltjämt skall förekomma — förutom i yrkesskolor och i militär regi — även i trafikskolor, i trafik- och åkeriföretag samt i privat regi av annat slag. Oavsett den form i vilken den ifrågavarande utbildningen anordnas, bör den så långt ske kan bedrivas i enlighet med de kursplaner och anvisningar som utfärdas av trafikmyndigheten. Samma kompetenskrav bör gälla för den personal i yrkesskolor och i försvaret som skall meddela utbildning för erhållande av förarbevis som föreslagits för lärarverksamhet inom trafikskolorna i övrigt.

*Den allmänna fortbildning som syftar till att uppöva och öka eller bibehålla körkortsinnehavares färdigheter och kunskaper* förekommer enligt utredningen i skilda former t. ex. genom speciallektioner vid körskolor, i korrespondensundervisningens form samt genom vissa organisationer och sammanslutningar, exempelvis Biltrafikens yrkesnämnd, NTF, motororganisationerna, trafikförsäkringsbolagen, folkbildningsorganisationerna, arbetsmarknadsparterna samt Sveriges bilskolors riksförbund.

Det är enligt utredningens mening högst betydelsefullt att möjligheter finns för varje förare att genomgå vidareutbildning och att möjligheterna härför är lättillgängliga och lockande.

Enligt utredningen bör ytterligare möjligheter skapas att stödja fortbildningsverksamheten. Detta kan lämpligen ske genom att särskilda medel ställs till förfogande för såväl teoretisk som praktisk vidareutbildning. Medlen bör enligt närmare bestämmande av den blivande trafikmyndigheten få utgå vid kursverksamhet anordnad av olika organisationer. Trafikmyndigheten bör sålunda vara huvudman för den föreslagna stödverksamheten. Verksamheten bör enligt utredningen till en början få försökskaraktär. Utredningen föreslår att för den nytillkommande verksamheten anvisas 1 milj. kr. för första budgetåret. Utredningen skisserar även en organisationsform för denna fortbildningsverksamhet.

#### *Yttranden*

Utredningens överväganden och förslag angående förarutbildningen har helt tillstyrkts eller lämnats utan erinran av *statens väginstitut, länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands, Kalmar, Blekinge och Jämtlands län, RLF, Näringslivets trafikdelegation, Trafikförsäkringsföreningen* samt *Cykel- och mopedfrämjandet*.

Utredningens principiella synpunkter på målsättningen för förarutbildningen föranleder i allmänhet inte någon erinran från remissinstanserna.

Förslaget om en mera omfattande landsvägskörning vid utbildningen hälsas med tillfredsställelse av alla remissinstanser som berört denna fråga.

Körning i mörker och på halt underlag bör enligt *domänstyrelsen* göras till obligatoriskt övningsmoment. Det bör vidare under-

sökas om ej formell övningskörning på artificiellt underlag kan genomföras.

Simulatorer förordas bl. a. av *trafikmålskommittén*. Kommittén finner även att en med hänsyn till elevernas studieförmåga differentierad utbildning bör övervägas. I avvägningen mellan teori och praktik har utredningen underskattat den teoretiska undervisningen.

Motororganisationerna *KAK*, *MHF* och *M* ansluter sig i stort till målsättningen för förarutbildningen. Trafikreglernas innehåll är ett viktigt moment i utbildningen, men reglerna bör vara så språkligt utformade att de är klara och entydiga. Vikten av att eleverna tränas i undanmanövrer vid kritiska situationer framhålls. *KAK* föreslår att aspirant som fått körkort utan att ha undervisats i mörker- eller halkkörning skall stimuleras att snarast komplettera sitt kunnande i trafikskola eller i kurs anordnad av motororganisationerna.

Utredningens allmänna påpekande av behovet att genom rationaliseringar motverka risken för kostnadsfördyring av undervisningen som en följd av en höjd målsättning har föranlett några kommentarer. *Automobilbesiktningsmännens förening* framhåller att utredningens förslag fördyrar utbildningen. Kostnadssänkande rationaliseringar kan knappast påräknas i fråga om mörkerkörningen. Denna måste som regel förläggas till tider, då personalen har rätt till övertidsersättning.

*Folkrörelsernas trafikskoleförbund* framhåller att förutsättningen för kostnadssänkande rationaliseringar är att lagstiftning och tillsyn — i motsats till vad som hittills i vissa fall varit förhållandet — inte lägger hinder i vägen.

*TCO* framhåller det värdefulla i ökad rådgivning rörande förarens uppträdande vid akut olycksrisk, t. ex. i samband med olika fel på fordonet.

Utredningen har sökt att uppställa en närmare precisering av målsättningen för förarutbildningen.

Beträffande kraven för fordonsklass A finner *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* skäl till viss erinran. Kravet på fordonskunskap har alltför vidsträckt omfattning. Det är fullt tillräckligt att känna till hur de olika organen i fordonet fungerar och hur man skall kunna observera felaktigheter i de från trafiksäkerhetssynpunkt väsentliga organen. *Förste bilinspektören i Stockholm* finner att kravet på kunskap om fordonets konstruktion inte är realistiskt.

*Folkrörelsernas trafikskoleförbund* ifrågasätter om inte träning i mörker- och halkkörning borde vara förutsättning för körkort för fordonsklass B.

*Svenska lokaltrafikföreningen* anser att det krav på intyg om körning under det senaste året som uppställts för fordonsklass B bör, som nu sker när det gäller trafik kort, bortfalla om aspiranten på grund av särskild utbildning kan antas besitta nödig erfarenhet.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framhåller de svårigheter och olägen-



heter för yrkeschaufförer som kan uppstå vid återkallelse av körkort för fordonsklass B och förordar dispens från kravet på ett års körvana under det senaste året på fordon av fordonsklass A.

Förslaget till övergångsbestämmelser har berörts av relativt få remissinstanser. Utbyte av nuvarande förarbevis anses i några yttranden inte erforderligt. *Statens biltrafiknämnd* förordar att man låter nuvarande bevis gälla tills vidare, dock med rätt att få dem utbyta. *Statskontoret* godtar i och för sig motiven för ett utbyte men anser kostnaderna — 0,8 milj. kr. enbart för själva förarbevisen — så stora att förslaget genomförande ifrågasätts. *Länsstyrelsen i Örebro län* finner att man beträffande i gott stånd varande körkort kunde nöja sig med påstämpling eller perforering medan *länsstyrelsen i Gävleborgs län* i fråga om bilkörkort finner syftet kunna nås genom att efter en viss övergångstid förklara dessa giltiga endast i den omfattning, som gäller för de föreslagna körkorterna för fordonsklass A.

*Folkrörelsernas trafikskoleförbund* finner utbytet inte i och för sig nödvändigt men vill inte motsätta sig detta då en inventering av förarbeståndet, en aktualisering av körkortsregistren och en utmönstring av inte legala körkort synes önskvärda.

För att få en jämn frekvens i utbyten av körkort bör enligt *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* den föreslagna 2-årstiden utsträckas.

Beträffande tidsfristen för giltighet av nuvarande körkort förordar *TCO* och *länsstyrelsen i Älvsborgs län* en förlängning till tre år. *Överståthållarämbetet* och *länsstyrelsen i Örebro län* tror att utbytet kanske inte hinns med på två år och att tiden därför bör förlängas. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* förordar att ansökningstiden tre månader förlängs till sex månader.

*Arbetsmarknadsstyrelsen* uppehåller sig vid frågan om utbildning av de yrkesförare som inte enligt förslaget har rätt att utan särskild prövning få körkort för fordonsklass B. Styrelsen finner att utbildningskapaciteten under övergångstiden behöver betydande extraresurser. Annars riskerar man att bristen på förare kan leda till att en väsentlig del av nyttotrafiken inställs. För att motverka svårigheterna bör den av utredningen föreslagna kvalifikationstiden tre år sänkas till två år. *KAK*, *MHF* och *M* föreslår att tiden sätts till ett år. Detta bör gälla även för det särskilda behörighetsbeviset för tyngre släpfordon. *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* och *Svenska omnibusägareförbundet* ifrågasätter en reduktion av tiden till två år. Förslaget om intyg angående körvana har mött viss kritik. *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* finner att viss skepsis erfarenhetsmässigt föreligger mot intygsgivning i dylika sammanhang. *Länsstyrelsen i Örebro län* konstaterar svårigheten att rättvist bedöma sådana intyg medan *länsstyrelsen i Norrbottens län* anser att endast polismyndighet bör få utfärda intygen.

Utredningens synpunkter på förarutbildningens innehåll delas helt av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*. De överensstämmer med styrelsens syn på utbildningen och styrelsen har strävat att genomföra dem inom den nuvarande utbildningen.

Ett flertal remissinstanser har uppehållit sig vid förslaget om en samordnad teoretisk och praktisk undervisning. *Automobilbesiktningsmännens förening* anser att det kommer att bli betydligt svårare att organisera körutbildningen om föreslagen ordningsföljd för undervisningen skall iakttas. Personal och bilar måste utnyttjas helt för att inte kostnaderna skall stiga. *Förste bilinspektören i Stockholm* anför liknande synpunkter liksom *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*. *KAK* och *MHF* framhåller att det måste vara grundskolan som fostrar eleverna till trafikmedvetna medborgare. I trafikskolorna skall eleverna främst bibringas erforderlig körskicklighet.

I fråga om förslaget till allmän kursplan understryker *Folk-rörelsernas trafikskoleförbund* att tidsförhållandet mellan de olika utbildningsskedena kan skapa problem som inte kan lösas utan en ytterligare fördyring av körkortet.

Utredningen föreslår att förbudet mot övningskörning på motorväg skall bibehållas. Här anmäler flera remissinstanser avvikande mening. *Sveriges bilskolors riksförbund* och *Trafikassistenternas förening* förordar att förbudet upphävs. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* förordar tillstånd till övningskörning i slutskedet av utbildningen. *NTF* framför samma uppfattning med tillägg att bilen bör vara försedd med dubbelkommando.

*TCO*, *MHF* och *M* anser att förbudet inte bör gälla när körningen sker i trafikskola.

*KAK* finner sig, på grund av angelägenheten av internationell enighet, inte kunna förorda att förbudet avskaffas.

*Medicinalstyrelsen* yrkar att undervisningen även skall omfatta inverkan av vissa mediciner.

*Svenska röda korsets överstyrelse* finner det motiverat att någon fråga om åtgärder vid trafikolycka ingår även i teoriprovets skriftliga del. *CUF* anser det naturligt att utbildning i olycksfallsvård ingår i den teoretiska delen av undervisningen vid trafikskola.

För den grundläggande förarutbildningen föreslår utredningen i princip samma former som nu. Remissinstanserna godtar i allmänhet förslaget. Många anser det lämpligt att det allmänna i stigande omfattning engagerar sig i förarutbildningen. *Statens biltrafiknämnd* finner dock ett bibehållande av de privata trafikskolorna tillfredsställande. *Domänstyrelsen* anser det orealistiskt att tänka sig att frångå den privata trafikskoleorganisationen. Liknande synpunkter framförs av *trafikmålskommittén*, *SAF* och *Svenska lasttrafikbilägareförbundet*.

*Skolöverstyrelsen* anser förarutbildningen vara en naturlig uppgift för det allmänna. Målet bör vara att så stor del som möjligt av förarutbildningen etableras i det allmännas, närmast kommunernas regi.

*Svenska stadsförbundet* framhåller att frågan om kommuns rätt att inrätta trafikskola numera syns avgjord. Regeringsrätten har nämligen avvisat anförda besvär över ett beslut av stadsfullmäktige i Borlänge stad att bevilja anslag för inrättande av en kommunal körskola.

Stadsförbundet finner att verksamheten bör kunna samordnas med den av primärkommunerna bedrivna yrkesskoleverksamheten. Där bör i varje fall yrkesförare i största möjliga utsträckning utbildas men eftersom årsbehovet av utbildade förare uppgår till mellan 4 000 och 8 000 måste denna utbildning tills vidare ske även i privata trafikskolor. Liknande synpunkter framförs av *Svenska kommunförbundet* och av *TCO*.

*LO* och *Folkrörelsernas trafikskoleförbund* finner att förarutbildningen på längre sikt bör ske i samhällets regi.

*MHF* och *FPU* anser att kommunala trafikskolor bör inrättas endast under förutsättning att de arbetar under samma villkor som de privata.

Mera definitiva uttalanden till förmån för trafikskolor i allmän regi görs av tre remissinstanser. *Svenska järnvägsmannaförbundet* finner det följderiktigt, mot bakgrunden av utredningens förslag att kostnaderna för utbildningen av trafikskolepersonal skall åvila staten, att trafikskolorna drivs i allmän regi. *Svenska kommunalarbetareförbundet* och *SSU* anser att körutbildningen lika väl som övrig skolundervisning bör vara en angelägenhet för stat och kommun.

I fråga om tillståndsgivningen för trafikskoleverksamhet tillstyrker *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* förslaget att den överflyttas från länsstyrelserna till trafikmyndigheten. Man ernår större enhetlighet genom att samma organ prövar ansökningarna, lämnar tillstånd och kontrollerar verksamheten. *TCO* anser att den tillståndsgivande myndigheten bör ha rätt att ge tillämpningsföreskrifter för att på ett smidigare sätt kunna anpassa sig till lokala förhållanden.

Frågan om konkurrensbegränsning för trafikskoleverksamhet berörs i några yttranden. *Folkrörelsernas trafikskoleförbund* finner det mycket tillfredsställande att sådan begränsning inte föreslagits. Enligt *Automobilbesiktningsmännens förening* kan utvecklingen leda till ett nät av filialer som griper in i varandras områden, medförande ekonomiska svårigheter. Fri konkurrens kan vara bra från prisregleringssynpunkt men kan ha negativ effekt för utbildningens kvalitet.

Remissinstansernas yttranden angående den privata förarutbildningen domineras av tanken att den inte nu kan undvaras men att man måste skapa en bättre kontroll över utbildningen. Bland de instanser som direkt tillstyrker bibehållande av nuvarande ordning kan nämnas *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* och *Sveriges droskbilägareförbund*

samt — ifråga om utbildning för fordonsklass A — *Biltrafikens yrkesnämnd*. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* föreslår vid privatutbildning anmälningsskyldighet till trafikmyndighetens lokala organ, som utfärdar bevis härom att medföras vid körning. Beviset skall ange skyldigheten att följa kursplan och föra utbildningskort.

Anmälan till polismyndighet föreslås av *länsstyrelsen i Kronobergs län* och *förste bilinspektören i Stockholm*.

*Länsstyrelsen i Gävleborgs län* förordar att all utbildning förläggs till trafikskolorna. *Automobilbesiktningsmännens förening* anser privatutbildningen godtagbar endast när det gäller den grundläggande körtekniken. Man bör därför överväga om inte privatelev skall genomgå viss kompletteringskurs i trafikskola.

*Sveriges bilskolors riksförbund* är tveksamt om privatutbildning bör tillåtas men anser det vara ett oefftergivligt krav att läraren kan stanna bilen. Anmälan till polisen bör föreskrivas.

*NTF* anser att privatutbildning inte bör få förekomma för den viktiga utbildningen av yrkesförare. Dock bör företag få utbilda förare, om de har godkänd trafiklärare.

Åtskilliga remissinstanser föreslår att övningsbil vid privat utbildning skall vara försedd med skylt eller annan markering som anger att övningskörning pågår.

*Överbefälhavaren* förutsätter att nu gällande bestämmelser om rätt att i militär regi dels utbilda personal för körkortskompetens, dels verkställa förarprov utvidgas att gälla även körkort för fordonsklass B och C.

Med hänsyn till konsekvenserna för krigsmakten är det nödvändigt med minst ett års förvarningstid innan kraven på körkort för fordonsklasserna B och C träder i kraft, så att tid finns för utbildning av instruktörer och besiktningsmän utan att pågående militär utbildningsverksamhet störs.

Utredningens uttalande att det är följdriktigt och lämpligt att vidare utbildningen för högre förarkompetens meddelas inom ramen för yrkesskolornas verksamhet har vunnit allmän anslutning bland de remissinstanser som berört frågan.

*Skolöverstyrelsen* framhåller vikten av att yrkesutbildningen ges ökade resurser för att utveckla och utöka förarutbildningen. *SAF* och *Svenska droskbilägareförbundet* finner att statsmakternas aktiva medverkan i denna strävan är ett starkt trafiksäkerhetsintresse.

Flera remissinstanser konkretiserar sitt yrkande om förstärkning av yrkesskoleundervisningen för bilförare till att på sikt gälla minst en yrkesskola i varje län. Denna åsikt framföres av *domänstyrelsen*, *länsstyrelsen i Jönköpings län*, *SAF*, *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* och *Biltrafikens yrkesnämnd* samt av *Svenska transportarbetareförbundet*, som även uttalar att från förbundets synpunkt alla andra utbildningsvägar måste betraktas som provisorier och nödlösningar.

*Skolöverstyrelsen* framför att ett ökat samhällsengagemang motiveras även av intresset att ge samhället en på rätt sätt fungerande transportapparat.

Det är inte nu möjligt att föreskriva obligatorisk utbildning vid yrkesskola konstaterar *Folkrörelsernas trafikskoleförbund*. Däremot bör man kunna föreskriva att ifrågakavande utbildning skall ske vid yrkesskola eller trafikskola eller genom undervisning anordnad av större trafikföretag eller arbetsmarknadsparterna.

*KAK* och *MHF* kan inte biträda förslaget att av den som skall ha uppsikt över övningskörning för yrkesförare skall krävas under tre års körning förvärvat vana och skicklighet.

Utredningens förslag angående allmän fortbildning tillstyrks av alla remissinstanser, som yttrat sig i denna del, utom av *länsstyrelsen i Norrbottens län*, som är tveksam om värdet av ifrågakavande kurser.

Motiveringen för ett särskilt anslag till allmän fortbildning synes enligt *statskontoret* väsentligen vara att trafikmyndigheten bör få disponera över ett eget anslag för att kunna samordna olika åtgärder för förbättring av förarnas skicklighet. Detta är enligt statskontoret lämpligt men behöver inte leda till ett särskilt anslag på riksstaten. I stället bör ges sådana bestämmelser för det nu utnyttjade anslaget disposition att även trafikmyndigheten får dispositionsrätt över anslaget till den del det bör användas för ifrågakavande kursverksamhet.

*MHF* ifrågasätter om inte skolöverstyrelsen är det bäst lämpade organet för att fastställa reglerna och fördela bidragen.

Beträffande förarutbildning för polispersonal framhåller *rikspolisstyrelsen* att, sedan styrelsen numera leder polisverksamheten i riket och svarar för all annan polisutbildning, det är följdriktigt att även denna utbildningslinje leds och genomförs av polispersonal i samråd med bilinspektionen.

### *Departementschefen*

Motorfordonsparkens kraftiga tillväxt och utvecklingen mot snabbare fordon ställer ökade krav på fordonsförarna. Det är därför nödvändigt med en god och allsidig förarutbildning där trafiksäkerhetssynpunkterna särskilt beaktas. En viktig uppgift för det trafiksäkerhetsverk jag förordar blir att svara för tillsynen över förarutbildningen. Jag finner det särskilt angeläget att erforderlig del av utbildningen ägnas åt landsvägskörning och att möjligheterna till körning i mörker och halt väglag tillvaratas. Simulatorer och andra hjälpmedel, som kan underlätta utbildningen, bör utnyttjas. Tillsynsmyndigheten bör verka härför och bl. a. sörja för att lämplig kurslitteratur liksom specialhjälpmedel finns tillgängliga i allmänna handeln. Jag fäster särskild vikt vid att förarutbildningen även omfattar undervisning i första hjälp vid trafikolycksfall. Relativt enkla hjälpåtgärder, som

på rätt sätt vidtas i nära anslutning till skadetillfället, kan få stor betydelse för flertalet skadade och verka livsräddande. Enligt uppgift skulle sådana åtgärder kunna rädda livet för ca 10 % av de skadade som nu avlider efter trafikolyckor.

Vad utredningen anfört om förarutbildningens målsättning kan jag i huvudsak godta.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har beträffande kraven på fordonskunskap för körkort för fordonsklass A funnit att dessa fått en alltför vidsträckt omfattning och att det är fullt tillräckligt att känna till hur de olika organen i fordonet fungerar och hur man skall kunna observera felaktigheter i de från trafiksäkerhetssynpunkt väsentliga organen. Jag delar denna uppfattning.

Jag har tidigare föreslagit annan indelning av förarbevisen än utredningen. De av utredningen för B-körkort uppställda kraven bör gälla för såväl körkort för tung lastbil som körkort för buss.

Utredningen har föreslagit krav på intyg om viss körvana när förarprov avser kvalificerat förarbevis. Jag anser att sådant intyg inte bör fordras om sökanden med hänsyn till särskild utbildning kan antas besitta nödig erfarenhet och körvana för förande av det fordon varom fråga är. Undantag från intygsskyldigheten bör gälla också för den som efter återkallelse på nytt söker få kvalificerat förarbevis.

Jag ansluter mig till utredningens förslag om skärpning av de teoretiska kunskapskraven för traktorkörkort.

Utredningen utgår från att genomförandet av de nya reglerna om körkortsindelning kräver ett utbyte av nuvarande kör- och trafikort. En del remissinstanser ifrågasätter nödvändigheten av sådant utbyte. För ett utbyte talar bl. a. att härigenom ernås en sedan länge önskad inventering av förarbeståndet och utmönstring av inte legala förarbevis samt aktualisering av körkortsregistren. Tidpunkten för införandet av de nya föreskrifterna om körkortsindelning och kompetenskrav är emellertid beroende av lösningen av spörsmålen om körkortsregistrering och om körkortens utformning. Som jag tidigare anfört har jag erhållit bemyndigande att tillkalla en sakkunnig för att utreda dessa frågor. I avvaktan på resultatet av denna utredning kan jag inte ta ställning till frågan om tidpunkten för en körkortsreforms genomförande. När utredningen slutförts och beretts på sedvanligt sätt bör riksdagen föreläggas förslag till författningsändringar som föranleds härav, liksom av mina principiella ställningstaganden i förevarande avsnitt av denna proposition.

De synpunkter som utredningen lagt på frågan om förarutbildningens innehåll kan jag i huvudsak ansluta mig till.

Kursplan och anvisningar bör utformas så att den teoretiska och den praktiska utbildningen samordnas på ett från pedagogisk synpunkt lämpligt sätt. Självfallet bör inte tiden för övningskörning disponeras för sådan

teoriundervisning som bättre kan lämnas i lektionssal. Tillsynsmyndigheten bör tillse att förarutbildningen bättre anpassas till den undervisningsordning som föreskrivs.

Tillsynsmyndigheten måste emellertid i sin planering av förarutbildningen beakta att det vid trafikskolorna t. v. kommer att finnas personal vars uppgift är begränsad till att meddela praktisk undervisning.

Såsom utredningen framhåller bör utbildningskort föras för varje elev oavsett om utbildning sker i trafikskola eller ej. Tillsynsmyndigheten på vilken det skall ankomma att fastställa blankett för utbildningskort bör tillse att utformningen blir sådan att vederbörande utbildare tvingas intyga att alla kursplanens olika moment genomgått och behärskas av körkortssökanden.

Utredningen har i fråga om övningskörning på motorväg ansett att gällande förbud bör bestå. Det är förklarligt att åsikterna bland remissinstanserna här bryter sig starkt eftersom goda skäl kan förebringas såväl för som mot ett sådant förbud. Jag ansluter mig till utredningens förslag och förutsätter därvid att körkortsaspiranten i annan ordning än genom direkt övningskörning på motorväg ges insikt i den speciella tekniken vid körning och inte minst vid inkörning på och avkörning från motorväg.

Formerna för förarutbildningen behandlar utredningen i ett särskilt avsnitt. Utredningens ställningstaganden när det gäller den grundläggande utbildningens uppläggning synes i huvudsak välgrundade. Den privata körskoleorganisationen kan i dag inte avvaras. Konkurrens mellan skilda typer av trafikskolor behövs emellertid för att garantera en god utbildning till rimlig kostnad. Inte minst av denna anledning är det angeläget med kommunala engagemang på förevarande område. En sådan utveckling bör underlättas av att tidigare tveksamhet om kommuns författningenliga rätt att engagera sig i körskoleverksamheten nu undanröjts. Förbud mot privat förarutbildning bör f. n. inte uppställas. Av väsentlig betydelse är emellertid att tillse att även den privata förarutbildningen inte koncentreras till bara det praktiska handhavandet av fordonet utan även omfattar de bl. a. från trafiksäkerhetssynpunkt viktiga teoretiska kunskaperna. Utredningens förslag att fastställda kursplaner, anvisningar och kursböcker görs lättillgängliga för envar är väl ägnat att främja detta syfte liksom förslaget att utbildningskort skall föras även vid privatutbildning. Jag finner det också angeläget att prövningen av privatutbildade aspiranter sker med beaktande av att denna utbildningsform i vissa hänseenden inte kan väntas ge samma kunskap och färdighet som undervisning i trafikskola.

När det gäller *vidareutbildningen för högre förarkompetens* är det givetvis viktigt att goda möjligheter till en rationell utbildning under ledning av skolad personal står de blivande lastbils- och bussförarna till buds. För närvarande sker sådan utbildning förutom i trafik- och åkeriföretag och

trafikskolor även i några yrkesskolor. Det har framförts önskemål från bl. a. de fackliga organisationernas sida om en utbyggnad av yrkesskoleverksamheten på detta område. De ekonomiska konsekvenserna av en sådan utbyggnad är emellertid inte klarlagda. Frågan får därför prövas i vanlig ordning vid behandlingen av myndigheternas årliga begäran om anslag.

Den av skilda organisationer, skolor m. fl. bedrivna *fortbildningsverksamhet*, som syftar till att öva upp, öka eller vidmakthålla förarens färdigheter, är från trafiksäkerhetssynpunkt betydelsefull. Ett värdefullt arbete bl. a. på frivillig basis pågår på detta område. Detta arbete bör fortgå och vidareutvecklas. Jag finner det angeläget att trafiksäkerhetsverket står till tjänst med råd och anvisningar för att främja en lämplig upplägning av fortbildningsverksamheten.

### Förarprov

#### *Bilförarutredningen*

Nuvarande förhållanden rörande förarprovningen är enligt utredningen inte fullt tillfredsställande. Utredningen redovisar bl. a. att av väg- och vattenbyggnadstyrelsen utfärdade anvisningar att tillämpas av bilinspektören vid körkorts- och trafik kortsprov är knapphändigt utformade, att körkortsproven varierat starkt i svårighetsgrad bl. a. till följd av att en och samma prestation bedömts olika av olika förrättningsmän och att färdigutbildade elever i många fall inte kunnat beredas tillfälle till uppkörning inom rimlig tid.

För att komma tillrätta med problemen har man enligt utredningen att välja mellan *två olika former för avläggande av förarprov*.

Det första alternativet innebär att man även i fortsättningen låter all förarprovning omhänderhas av offentlig myndighet — den av utredningen föreslagna tillsynsmyndigheten, som förutsätts överta bilinspektionens åligganden i fråga om trafikskoleväsendet — men att denna myndighet tillförs, förutom de nuvarande bilinspektörerna, en kraftig personalförstärkning.

Det andra alternativet innebär att trafikskolorna — ävensom yrkesskolorna — ges rätt att verkställa vissa förarprov.

Trafikskola skulle enligt detta alternativ efter särskild prövning kunna meddelas tillstånd att på eget ansvar examinera sådana aspiranter på körkort för fordonsklasserna A och C som erhållit sin förarutbildning i skolan.

Motsvarande examinationsrätt skulle tillkomma yrkesskolorna med avseende på den yrkesförarutbildning, som enligt i annat sammanhang framlagt förslag skall kunna förläggas till sådana skolor. Detta alternativ skapar enligt utredningen goda beläggelser för en uppdelning av förarprovet på ett antal delprov, vilka kan fullgöras vid olika tidpunkter under utbildningen.

Enligt utredningens mening skulle förarprovet i trafikskola och yrkes-



skola liksom övriga prov ske i enlighet med föreskrifter meddelade i VTF och därtill anslutande kursplan och anvisningar. Emellertid skulle man i trafikskola och yrkesskola ha möjlighet att ta tillvara de fördelar, som det från bedömnings synpunkt innebär att eleven är under observation under en längre tid. Prövningen skulle endast anförtros skolpersonal med särskild kompetens och ske vid speciellt arrangerade prov. Dessa prov skulle emellertid med fördel kunna konstrueras så att eleven fick redovisa sina kunskaper och färdigheter allt efter som utbildningen fortskred.

Överflyttningen av prövningsrätten till trafikskolorna medför bl. a. att tillsynsmyndigheten får bättre möjligheter att utöva tillsyn över trafikskolorna. Systemet med examensberättigade trafikskolor förutsätts även kraftigt bidra till en sanering av branschen.

Utredningen redovisar även vissa betänkligheter mot att trafikskolorna tillerkänns examensrätt. Bl. a. uttalas att ett sådant system inte är förenligt med den enskilda företagsform i vilken de allra flesta trafikskolor drivs. Risk föreligger för att obehöriga ekonomiska överväganden skulle kunna spela en inte obetydlig roll vid prövningen. Fara skulle också kunna föreligga för att trafikskolorna nedbringa elevernas utbildningskostnader genom att sänka kraven på utbildningen. Skolor med sämre utbildning skulle därvid under löften om kortare utbildningstid kunna få ökad elevtillströmning. Detta skulle i sin tur kunna medföra, att de noggranna och ansvarsmedvetna skolorna av ekonomiska skäl såg sig nödsakade att ge avkall på utbildningskraven.

Med förutsatt höjning av standarden på trafikskolorna bör man dock enligt utredningen inte behöva räkna med förekomsten av sådana missförhållanden som här berörts.

Utredningen föreslår att hithörande bestämmelser i VTF ändras så, att förarprov skall kunna avläggas även inför behörig befattningshavare vid sådan trafikskola som i vederbörlig ordning erhållit examinationsrätt. Motsvarande bör gälla i fråga om yrkesskola.

Det är viktigt att man skaffar sig ingående erfarenheter av den nya ordningen. Därför bör till en början tillståndsgivningen vara restriktiv och det hela få karaktären av försöksverksamhet.

Utredningens förslag i nu förevarande avseende innebär att förarprov skall få avläggas *dels*, såsom nu, inför tjänsteman vid tillsynsmyndigheten och inför militär besiktningsman, *dels ock* inför särskilt utbildade och behöriga tjänstemän hos trafikskola och yrkesskola.

Utredningen föreslår att trafikskolepersonal och tjänstemän vid yrkesskolorna som får till uppgift att verkställa förarprövning skall i denna verksamhet i likhet med tjänsteman vid tillsynsmyndigheten vara underkastade ämbetsansvar.

Förarprov inför bilinspektör och inför traktorförarprövare förutsätts ske på i huvudsak samma villkor som f. n.

Angående *förarprovets närmare utformning* anför utredningen att väg-

och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat anvisningar om förfarandet vid förarprov m. m. Anvisningarna hänför sig till ett skriftligt teoriprov, ett muntligt förhör och ett körprov.

Enligt utredningen skall förarprovet vara en garanti för att fordonsförarna på våra gator och vägar uppfyller av samhället uppställda krav i fråga om kunskaper om trafikregler, körfärdighet m. m. Utredningen är för sin del övertygad om att öppnandet av möjligheten att låta trafikskolorna verkställa den slutliga kontrollen av sina elever har betydande fördelar.

Emellertid bör åtskilligt kunna göras för att även provet inför tjänsteman vid tillsynsmyndigheten skall bli säkrare samt mera utslagsgivande och objektivt än vad det är i dag. Utredningen framhåller särskilt en utökning av den tid som förarprövaren har körkortsaspiranten under observation och ett mera konkret innehåll i anvisningarna rörande förarproven samt erinrar tillika om sitt förslag till förbättrad utbildning av trafikskolepersonalen och tillsynsmyndighetens personal.

För rätt att föra fordon, tillhörande de av utredningen föreslagna fordonsklasserna, har uppställts olika fordringar, varav enligt utredningen följer att proven för de skilda förarbevisen måste variera i svårighetsgrad. Enligt utredningens mening är vidare ofrånkomligt att ge provet för den privatutbildade en annan utformning och ett annat innehåll än för sökande, som genomgått utbildning i trafikskola.

Utredningen behandlar först *prov med trafikskoleutbildad körkortsaspirant* och börjar med fordonsklass A (personbil och lätt lastbil). Om det skriftliga förhör som ingår i det teoretiska provet äger rum inför tjänsteman vid tillsynsmyndigheten bör det ges ungefär samma utformning och innehåll som det prov som f. n. avläggs inför bilinspektör. Bedömningen av sökandens kunskaper bör även ske efter samma principer som f. n. Samma principer för bedömning bör gälla då prövningen sker i trafikskola. Detta skriftliga prov, som inte anses böra uppdelas, föreslås äga rum då den grundläggande utbildningen i trafikskolan är avslutad.

Beträffande det muntliga provet säger sig utredningen i stort kunna ansluta sig till de principer för genomförandet, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angivit i sina anvisningar till bilinspektionen. En översyn av anvisningarna är emellertid nödvändig med hänsyn till de av utredningen rekommenderade skärpta kraven på förarutbildningen samt på grund av den föreslagna ändrade körkortsindelningen.

Om det muntliga förhöret äger rum inför tjänsteman vid tillsynsmyndigheten bör det ske efter samma principer, som nu gäller vid prov inför bilinspektör. Den nu anslagna tiden, 20—30 minuter för åtta elever, är emellertid för knappt tillmätt. Utredningen anser erforderligt med en utökning av tiden till 45 minuter för fem aspiranter. För att bedömningen av aspiranterna skall bli så likformig som möjligt bör förarprövaren föra pro-

tokoll över aspirantens prestationer under förhöret enligt ett bedömnings-schema som fastställts av tillsynsmyndigheten.

Det muntliga förhöret i trafikskola föreslår utredningen uppdelat i två delprov, ett i anslutning till det skriftliga förhöret efter den grundläggande utbildningen och ett i anslutning till körprovet i slutet av utbildningen.

Något formellt slutförhör behöver inte anställas om tjänsteman vid trafikskolan genom fortlöpande kontroll under utbildningens gång bildat sig en säker uppfattning om elevens kunskaper på de områden, som normalt prövas vid det muntliga förhöret.

Utredningen framför även sina synpunkter på det praktiska provet. Vad först angår körprov inför tjänsteman vid tillsynsmyndigheten framhåller utredningen att större enhetlighet i bedömningen måste åstadkommas. Härför krävs att man genom mera konkreta anvisningar föreskriver de olika detaljprov som skall ingå i körprovet. Vidare krävs att man tillser att olika förarprövare bedömer aspiranterna efter samma normer. För bedömning av körprovet bör användas ett av tillsynsmyndigheten fastställt bedömnings-schema. Utredningen framför vissa synpunkter på ett sådant bedömnings-schema och redovisar även sin syn på förarprovets närmare fullgörande. Då så är möjligt bör körprovet fullgöras i mörker. Med hänsyn till att även landsvägskörning enligt utredningens mening bör ingå i varje prov måste tiden för körprovet utsträckas utöver de 10—15 minuter som nu är det vanliga. Tiden för landsvägskörning bör uppgå till minst 10 minuter. Utredningen anser det därför realistiskt att räkna med en tid av 25—30 minuter för körprovet för trafikskoleelever inför tjänsteman vid tillsynsmyndigheten.

Om körprovet avläggs i trafikskola, bör enligt utredningens mening körkortsaspiranten allt efter som utbildningen fortskrider få redovisa sina färdigheter genom olika delprov. Varje delprov bör kunna ges relativt lång varaktighet. Härigenom blir bedömningen oberoende av tillfälliga händelser under uppkörningen. Tillsynsmyndigheten bör meddela närmare anvisningar rörande det praktiska provet i trafikskola.

Prov för trafikskoleutbildad aspirant på körkort för *fordonsklasserna B och C* (tung lastbil och buss resp. motorcykel) anser utredningen i allt väsentligt kunna läggas upp och ges en utformning som ansluter sig till motsvarande prov avseende fordonsklass A med undantag dock för de utvidgningar och begränsningar som kan föranledas av de speciella slag av fordon det här rör sig om.

Prov avseende *fordonsklass D* (traktor), där praktisk prövning inte förutsätts, anser utredningen i stort sett böra ske efter de regler, som finns föreslagna för teoriprovet avseende fordonsklass A med de modifikationer som föranleds av skillnaden mellan fordonstyperna.

När det sedan gäller *särskilda behörighetsbevis* tar utredningen först upp

sådan anteckning på körkort, som berättigar till yrkesmässig personbefordran med fordon tillhörande fordonsklass A. Utredningen konstaterar att kravet på taxiförarna är detsamma som för sökande av körkort för tung lastbil och buss varför provet för ifrågavarande aspiranter bör få en utformning och ett innehåll, som nära ansluter till vad som gäller beträffande sistnämnda slag av körkort. Självfallet skall emellertid körprovet för den blivande taxiföraren ske med personbil.

För erhållande av sådan anteckning på körkort som berättigar till förande av fordon, vartill kopplats släpfordon med en totalvikt överstigande 1 500 kg, bör den teoretiska delen av provet ha ett innehåll, som nära anknyter till motsvarande prov för sökande av körkort för tung lastbil och buss. Aspiranten skall ha klart för sig, vilka olycksrisker som kan uppstå om fel uppkommer i släpfordonets bromssystem, kopplingsanordning, fjädrar etc. Vid det muntliga förhøret bör sökanden kunna redogöra för de särskilda riskmoment, som alltid är förenade med körning av en fordonskombination. Vid det praktiska provet, som bör ha en längd av omkring 15 minuter, bör särskild vikt fästas vid aspirantens förmåga att under olika trafik- och vägförhållanden på ett säkert sätt manövrera en fordonskombination.

Den blivande lastbils- eller bussföraren skall enligt utredningens förslag kunna erhålla sin utbildning i yrkesskola och också under vissa förutsättningar kunna få avlägga prov för B-körkort vid sådan skola. *Prövningen av yrkesskoleutbildad körkortsaspirant* bör i vad avser såväl den teoretiska som den praktiska delen ske efter samma principer, som föreslagits gälla för i trafikskola förrättat prov avseende fordonsklass A. Tillsynsmyndigheten bör samråda med skolöverstyrelsen vid den närmare utformningen av riktlinjerna för provet för B-körkort.

Utredningen har vidare räknat med att någon jämkning inte skall ske beträffande nu gällande ordning för förarutbildning i militär regi och *provtagning inför militär besiktningsman*. Erforderliga föreskrifter och riktlinjer för provens genomförande torde få utfärdas av tillsynsmyndigheten i samråd med vederbörliga militära myndigheter.

Enligt vad utredningen föreslagit kommer *prov med privatutbildad körkortsaspirant* att utföras av tjänsteman vid tillsynsmyndigheten. Provet bör i princip ha samma utformning och innehåll som provet för den i trafikskola utbildade eleven. Såväl det muntliga förhøret som körprovet föreslås emellertid bli mera ingående. Enligt utredningen bör sålunda sökanden vid det muntliga förhøret prövas under en tid av åtminstone 15 minuter och körprovet utsträckas till minst 45 minuter.

#### *Yttranden*

Den av utredningen framförda kritiken mot nuvarande ordning understyks helt eller i vissa delar av flera remissinstanser.

De långa väntetiderna har enligt *MHF* haft den konsekvensen att eleverna vid val mellan olika trafikskolor främst intresserat sig för inom vilken tid skolorna kunnat utlova körkortsprov medan kvaliteten på undervisningen kommit i andra hand. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anför dock att långa väntetider för körkortsaspiranter, som anmält sig till förarprov, efter bilinspektionens omorganisation den 1 januari 1965 förekommer endast i undantagsfall på enstaka orter, beroende på vakanser och temporära förhinder. Även anmärkningen om subjektiv bedömning torde tillhöra en svunnen tid eftersom styrelsen gjort stora ansträngningar för att få enhetlighet och tillförlitlighet i bedömningen.

Även *Automobilbesiktningsmännens förening* bemöter kritiken om provens varierande svårighetsgrad och oenhetliga bedömning men finner utredningens förslag innebära betydande förbättringar.

Utredningens förslag om ett grundligare förarprov tillstyrks av *NTF*, *TCO* och *Svenska transportarbetareförbundet* samt av *M*.

*Folkrörelsernas trafikskoleförbund* understryker starkt skälen för en förlängd provtid.

Synpunkter angående förslaget att tillägga trafikskolor och yrkesskolor rätt att verkställa förarprov har framförts av nästan samtliga remissinstanser.

Tillstyrkande av förslaget i vad det avser trafikskolor föreligger från *poststyrelsen*, *länsstyrelserna i Kronobergs, Skaraborgs och Jämtlands län*, *Motorbranschens riksförbund* och *Näringslivets trafikdelegation*. *TCO* och *Svenska transportarbetareförbundet* förordar att alla trafikskolor ges examensrätt.

Tveksamhet av varierande styrka mot förslaget framförs av ett flertal remissinstanser, bl. a. ett tiotal länsstyrelser samt *SAF*, *Folkrörelsernas trafikskoleförbund*, *Sveriges läkarförbund*, *Svenska lasttrafikbilägareförbundet*, *Svenska droskbilägareförbundet* och *LO*.

*Sveriges bilskolors riksförbund* finner det mera tilltalande att prövningen även i framtiden utförs av personer utan anknytning till trafikskolorna.

*LO* anser i princip att examensrätten liksom förarutbildningen på längre sikt bör utövas i allmän regi men med hänsyn till av utredningen anförda skäl vill organisationen inte motsätta sig förslaget.

*Statskontoret* förordar försöksverksamhet.

Direkt avstyrkande föreligger bl. a. från *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* som åberopar risken för att ekonomiska intressen — såväl hos trafikskolan som hos eleven — kan inverka på proven. Den hårda konkurrensen kan medföra att man frestas att göra trafikskolan populär genom lägre fordringar. Nu gäller som riktpunkt för utbildningen de krav som bilinspektionen uppställer för godkänt prov. Om denna riktpunkt bortfaller talar starka skäl för att kraven i utbildningen kommer att sjunka.

Styrelsen finner det bli en svår avvägningsfråga vilka skolor som skall

få tillstånd. Ännu besvärligare blir det att besluta om återkallande av ett tillstånd. För konkurrensen måste examinationsrätten få avgörande betydelse. Styrelsen har vidare svårt att inse att enhetligheten i bedömningen kan bli större om examinationsrätten sprids enligt förslaget.

Beroendeställningen till eleverna åberopas även av *rikspolisstyrelsen*, som bestämt avstyrker förslaget.

*Länsstyrelsen i Stockholms län*, som i likhet med tre andra länsstyrelser bestämt avstyrker förslaget, finner det principiellt betänkligt att ge företag, som drivs kommersiellt i vinstsyfte, uppgifter som skall fullgöras under ämbetsansvar.

Avstyrkande föreligger även från *NTF*, *Försvarets motorklubb*, *KAK* och *M* samt *Automobilbesiktningsmännens förening* och *Biltrafikens yrkesnämnd*. Motiveringen härför ansluter sig nära till de tidigare anförda.

Vad härefter angår förslaget om provningsrätt för yrkesskolor är remissinstanserna tämligen genomgående positiva. Direkta avstyrkanden föreligger endast från *rikspolisstyrelsen*, *KAK* och *Trafikassistenternas förening*.

Remissinstanser som tillstyrker eller inte vill motsätta sig detta förslag är *poststyrelsen*, *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *skolöverstyrelsen*, *domänstyrelsen*, *TCO*, *SAF*, *Svenska lokaltrafikföreningen*, *Svenska transportarbetareförbundet*, *MHF*, *Svenska lasttrafikbilägareförbundet*, *Svenska droskbilägareförbundet* och *Biltrafikens yrkesnämnd*. Av framförda motiveringar kan anföras att man inte finner invändningarna mot trafikskolornas examensrätt gälla för yrkesskolorna samt att yrkesskolorna redan nu har vana vid elevprov.

*Skolöverstyrelsen* förordar att, om yrkesskolorna skall sköta även annan förarutbildning än för fordonsklass B, skolorna även får examensrätt för sålunda utbildade. *Svenska lokaltrafikföreningen* utgår från att den vid flera av de stora trafikföretagen befintliga, ofta mycket omfattande utbildningen av bussförare skall anses motsvara yrkesskola.

Frågan om förarprovets närmare utformning berörs av ett fåtal remissinstanser, vilka i allmänhet tillstyrker utredningens förslag. Dock uttalar *Trafikassistenternas förening* att fastare former för förarprovet inte är nödvändiga. De nuvarande formerna ger ett gott underlag för bedömningen. Däremot krävs förlängning av provtiden.

*Automobilbesiktningsmännens förening* finner de föreslagna provtiderna tillräckliga medan *Folkrörelsernas trafikskoleförbund* inte tror att landsvägskörningen kan rymmas inom föreslagna 25—30 minuter utan att provet bör utsträckas till minst 45 minuter. Förbundet framlägger en egen förarprovsplan som anses sammanföra likartade provmoment mera logiskt än utredningens.

*NTF* och *FPU* kräver praktiskt prov även för traktorförare. *Skolöverstyrelsen* finner det otillfredsställande att inte uppställa krav på att aspi-

rant på traktorkörkort skall kunna praktiskt handha fordonet. Därför bör den som lett utbildningen intyga att sökanden har viss körvana.

### *Departementschefen*

Utredningen redovisar flera skäl som talar för att trafikskola skall tilläggas rätt att pröva sådana aspiranter på körkort för personbil och lätt lastbil och för motorcykel, som fått sin förarutbildning vid skolan. Mot förslaget talar enligt utredningen risken för att examensberättigade trafikskolor frestas att av konkurrensskäl sänka kraven på utbildning eller att under perioder med minskad elevtillströmning oskäligt förlänga utbildningstiden.

Flertalet remissinstanser uttalar tveksamhet om utredningens förslag eller avstyrker det. Därvid an knyter man särskilt till den av utredningen nämnda ekonomiska beroendeställningen till eleverna.

Jag anser inte att man kan bortse från de påtalade riskerna.

Jag kan inte förorda att trafikskolor tillerkänns examensrätt. Detta ställningstagande avser även det av några remissinstanser framförda förslaget att förlägga det teoretiska provet till trafikskola.

Jag har i tidigare sammanhang bedömt det som sannolikt att kommunerna i framtiden kommer att inrätta trafikskolor av liknande slag som de nuvarande privata skolorna. När denna typ av trafikskolor blir mera vanligt förekommande, bör frågan om examensrätt för dessa prövas.

Utredningens förslag i fråga om examensrätten omfattar även yrkesskolorna. Remissinstanserna har nästan undantagslöst tillstyrkt förslaget i denna del. De skäl som anförts mot en examensrätt för trafikskolor föreligger inte i fråga om yrkesskolorna. Jag ansluter mig därför i princip till förslaget att yrkesskolorna får examinationsrätt. Yrkesskolorna bör sålunda få examinera egna elever som är aspiranter på körkort för tung lastbil eller buss. I den mån yrkesskolorna kommer att upptaga annan utbildning, exempelvis för de särskilda behörighetsbevisen, bör examensrätten gälla även för dessa. Skolöverstyrelsen bör efter samråd med trafiksäkerhetsverket svara för utformningen och kontrollen av utbildning och förarprov vid yrkesskolorna.

Beträffande den militära förarprovningen föreslår utredningen att nuvarande ordning bibehålls, vilket jag tillstyrker.

Förarprovets närmare utformning har ingående behandlats av utredningen. Förarprovet skall vara en garanti för att fordonsförarna uppfyller av samhället uppställda krav i fråga om kunskaper om trafikregler och körfärdighet m. m. Jag kan ansluta mig till de förslag utredningen framlagt för att tillgodose detta syfte. Jag vill emellertid understryka angelägenheten av att landsvägskörning eller liknande körning ingår såsom ett moment i provet.

På trafiksäkerhetsverket skall ankomma att meddela anvisningar om förfarandet vid förarprov. Vad utredningen anført om förarprovets närmare utformning bör härvid t. v. vara vägledande.

**Personalutbildning***Bilförarutredningen*

Utredningen konstaterar att en förbättrad förarutbildning kräver en *höjd utbildningsstandard* främst för trafikskolepersonal och de tjänstemän inom tillsynsmyndigheten som skall utöva utbildningskontroll och verkställa förarprövning. Samma krav måste ställas på trafikutbildningspersonal inom yrkesskoleväsendet och krigsmakten. Viss särskild utbildning erfordras även för den personal som skall handa arbetsinspektion. Även för polispersonal och lärare inom det allmänna skolväsendet tillkommer nya utbildningsbehov.

Enligt gällande ordning skall i körskola finnas en för utbildningsarbetet i dess helhet ansvarig föreståndare samt vanligen en eller flera lärare med kompetens för såväl teoretisk som praktisk undervisning. Uppsikt över övningskörning vid körskola får, förutom av föreståndare och lärare, utövas endast av instruktör. Föreståndare, lärare och instruktör skall vara godkända av länsstyrelse efter prov inför bilinspektör och viss ytterligare lämplighetsprövning.

*Nuvarande utbildning av föreståndare och lärare* är övervägande koncentrerad till ett fåtal platser. Vid Trafiklärarinstitutet i Lidingö, som drivs i privat regi, utbildas såväl lärare som föreståndare från hela landet. Körundervisning förekommer inte. Göteborgs trafikinstitut drivs av en ekonomisk förening med körskolor som medlemmar och utbildar lärare från hela landet. I Malmö anordnar Tjänstemännens bildningsverksamhet i samarbete med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Svenska handelstjänstemannaförbundet kurser för körskollärare som står öppna för instruktörer med minst ett års praktik. Slutligen anordnar Sveriges bilskolors riksförbund vissa kurser av fortbildningskaraktär.

*Utbildning av körskoleinstruktörer* sker dels genom i Sveriges bilskolors riksförbunds regi anordnad utbildning i Uppsala, Lund och Göteborg, dels vid Göteborgs trafikinstitut, dels av Folkrorelsernas trafikskoleförbund och dels av olika körskolor.

Utredningen konstaterar att den nuvarande utbildningen av körskolepersonal på intet sätt är samordnad. Utbildningen saknar enhetlighet och torde i vissa avseenden vara av otillfredsställande kvalitet. Utredningen finner nödvändigt med radikala grepp för att råda bot på nuvarande förhållanden.

Hos statens bilinspektion finns anställda bilinspektörer och trafikassistenter, av vilka assistenterna i princip avses endast för utbildnings- och provverksamhet medan bilinspektörerna också har hand om de tekniska uppgifter som åvilar bilinspektionen. För bilinspektörerna gäller därför vissa behörighetskrav som inte har någon motsvarighet för assistenterna. Bilinspektionspersonalen utbildas i bilinspektionens egen regi. Viss vidareutbildning finns anordnad.



Utredningen har sökt beräkna *utbildningsbehovet* om dess förslag rörande förarutbildningen godtas.

Det årliga nyutbildningsbehovet av trafiklärare uppskattas till 200 personer. Härtill kommer ett årligt nyutbildningsbehov av utbildningsledare om 50 personer.

Vidareutbildning vid särskilda fortbildningskurser för att ta del av nyheter inom trafiksäkerhets- och trafikutbildningsområdet bör ske åtminstone en gång vart femte år. Trafikskolepersonal till ett antal av ca 400 (100 trafikskolechefer och utbildningsledare samt 300 lärare) per år beräknas genomgå sådana kurser.

Trafikmyndighetens personalbehov för utbildningskontroll och förarprövningsverksamhet beräknas under de två första åren till ca 100 tjänstemän och utbildningsbehovet till 5—10 personer.

Fortbildningskurser för trafikmyndighetens personal bör anordnas så att personalen kan genomgå sådana kurser vart tredje år. Kurserna bör därigenom omfatta 25—30 tjänstemän årligen.

*Målsättningen för utbildningen* behandlas utförligt av utredningen, som ingående redovisar kraven på de olika personalkategorierna bl. a. beträffande undervisningsförmåga, körskicklighet, fordonskunskap, författningskänedom samt sinnesnärvaro och omdöme.

Vid sina överväganden om olika former för *utbildningens genomförande* stannar utredningen för utbildning i statlig regi genom ett under trafikmyndigheten lydande organ.

*Utbildningsverksamheten* kan sägas innefatta tre uppgifter, nämligen ledning och planering, undervisning samt utbildningskontroll. Härvidlag har utredningen övervägt olika alternativ och förordar en uppdelning av uppgiftsfunktionerna så att ledning och planering inordnas i trafikmyndighetens centralförvaltning, den undervisande verksamheten förläggs till en särskilt upprättad utbildningsanstalt och utbildningskontrollen i princip anförtros trafikmyndighetens regionala organisation.

Utredningen föreslår att trafiklärarutbildningen fördelas på tre region-skolor (i södra, mellersta och norra Sverige) och att i princip all övrig utbildningsverksamhet koncentreras till en central utbildningsanstalt.

Den centrala utbildningen bör bedrivas vid en särskilt organiserad, i trafikläroanstalten ingående skola. De tre regionskolorna bör utgöras av i trafikläroanstalten ingående, till yrkespedagogiska institut anknutna avdelningar. Dessa skall, såvitt angår själva utbildningen, vara underställda trafikmyndigheten, medan däremot instituten i princip skall svara för det förvaltningsmässiga, det praktiska genomförandet av undervisningen, anskaffandet av lärarkrafter, administration m. m.

Utbildningsbehovet per skola och år beräknar utredningen till ca 70 elever i grundutbildning och 150 elever i vidareutbildning.

Den tekniska utbildningen av trafikinspektionspersonalen föreslår utredningen förlagd till AB Svensk Bilprovnings utbildningsanstalt.

Utredningen föreslår att utbildningsorganisationen benämnas statens trafikläroanstalt, den centrala enheten högre trafikläroanstalten och region-skolorna södra, mellersta och norra trafikläroanstalten.

Beträffande *utbildningens uppläggning och innehåll* inskränker utredningen sina överväganden till att avse frågor rörande trafikskolepersonal och trafikinspektionspersonal eller alltså utbildningsledare och trafiklärare samt trafikskoleinspektörer och förarprövare.

För tillträde till grundläggande utbildning uppställer utredningen krav på genomgång av 9-årig grundskola samt innehav av A-körkort.

Utbildningen börjar med en 15 veckor lång grundläggande kurs gemensam för trafikskolepersonal och trafikinspektionspersonal. Utbildningen ger kompetens som trafiklärare.

Den som godkänts i den grundläggande utbildningen äger efter en praktiktid om minst ett år söka till fortsatt utbildning för kompetens som förarprövare. Denna utbildning föreslås omfatta sju veckor och är likaså gemensam för båda personalkategorierna.

Efter förarprövarutbildningen bör utbildningen differentieras i en linje för högre trafikskolepersonal och en linje för högre trafikinspektionspersonal. För båda linjerna bör som villkor för tillträde gälla en praktiktid om minst ett år antingen som förarprövare eller som trafiklärare vid trafikskola.

För den kurs som leder till kompetens som utbildningsledare föreslår utredningen en kurstid av sex veckor. För kompetens som trafikskoleinspektör föreslås en kurs om åtta veckor.

Utredningen redovisar detaljerat *kursernas närmare uppläggning*.

Den föreslagna utbildningen tar sikte på den som framdeles avser att söka anställning vid trafikskola. Uppenbarligen måste förutsättas att huvuddelen av de skolor som nu finns kommer att övergå till att utöva trafikskoleverksamhet i de former som utredningen åsyftar. Det är inte rimligt att som villkor uppställa att den anställda körskolepersonalen för behörighet att fungera som utbildningsledare och trafiklärare genomgår fullständig utbildning härför enligt utredningens förslag. Utredningen föreslår särskilda *övergångsanordningar* för nu anställd körskolepersonal. Den som vid viss tidpunkt är godkänd som föreståndare eller instruktör vid körskola bör efter godkänd genomgång av kompletteringskurs förklaras behörig som utbildningsledare respektive trafiklärare. Någon motsvarande anordning anses däremot inte erforderlig för nu godkända körskolelärare.

Den kurs som syftar till behörighet som dispenserad utbildningsledare bör omfatta ca fyra veckor.

För tillträde till den kurs som syftar till behörighet som dispenserad trafiklärare föreslår utredningen krav på att vederbörande godkänts vid särskilda urvalsprov. Totala antalet instruktörer som kan ifrågakomma för

dessa prov uppskattas till 2500. Från proven bör undantas den som efter godkända urvalsprov utbildats vid bilskolornas trafikinstitut.

Kompletteringskursen som leder till behörighet som dispenserad trafiklärare bör omfatta ca 150 timmar uppdelad på två skeden. Den som efter genomgång av det första skedet inte visar godtagbara förutsättningar som teorilärare bör skiljas från kursen. Han får dock, om han prövas ha förmåga att meddela praktisk undervisning i bilkörning, godkännas som trafiklärare med behörigheten begränsad att avse endast praktisk undervisning.

Nyetablering av trafikskola bör inte få ske om inte all personal fått den föreslagna ordinära utbildningen.

Utredningen berör avslutningsvis några *ekonomiska frågor*. Utbildningen för den hos trafikmyndigheten anställda personalen bör vara kostnadsfri. Personalen bör ha oavkortad lön samt ersättning för resor och förhöjda levnadsomkostnader.

Utredningen anser det rimligt att undervisningen även för trafikskolepersonalen är kostnadsfri. Om eleverna bör ha ersättning under kurstiden har utredningen inte gått in på i detalj. Utredningen framhåller dock angelägenheten av att rekrytering av välutbildad trafikpersonal inte hämmas av kostnadshänsyn. Ekonomiskt stöd bör därför ges åt elever vid de föreslagna kompletteringskurserna liksom compensation för det inkomstbortfall i rörelsen som föranleds av bortovaro för genomgång av kurs. Vid överväganden rörande formerna för sådan bidragsgivning kan, utöver bestämmelser om studiehjälp och utbildningsbidrag, även bestämmelserna om t. ex. näringsbidrag inom försvaret och civilförsvaret måhända tjäna som ledning.

Elever i kurser för trafiklärarpersonal vid regionskolorna bör få samma förmåner som tillkommer eleverna i de yrkesskolor, dit undervisningen är förlagd. Skäl talar för att motsvarande skall gälla under tid för genomgång av utbildning vid högre trafikläroanstalten.

### Yttranden

Utredningens förslag i fråga om personalutbildning har rönt tämligen allmän anslutning bland remissinstanserna och de särskilt framförda synpunkterna rör oftast detaljfrågor. Förslaget tillstyrks helt av *rikspolisstyrelsen, statens biltrafiknämnd, statens högertrafikkommission, länsstyrelserna i Kalmar, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Jämtlands och Västerbottens län, NTF, Motorbranschens riksförbund, Näringslivets trafikdelegation, Automobilbesiktningsmännens förening, Försvarets motorklubb, M och Svenska droskbilägareförbundet*. Dock ifrågsätter Motorbranschens riksförbund huruvida inte dispensmöjligheter bör finnas i fråga om skolformerna.

Beträffande utredningens beräkning av utbildningsbehovet anför *KAK* och *MHF* att detta behov måste beräknas inte oväsentligt högre.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* uttalar sin tillfredsställelse med försla-

get om utbildning av trafikskolornas personal men tillägger följande. Personalen skall ha såväl teoretisk som praktisk kompetens. Teoretiska kunskaper bör enligt utredningen meddelas inte bara i lektionssalen utan också under körutbildningen. Detta bör enligt styrelsen förstås så att den praktiska utbildningen i bilen skall kunna anknytas till den teoretiska undervisning eleven tidigare erhållit. Det får inte vara fråga om att i bilen hålla en föreläsning, som bättre kan ges i lektionssalen. Följden blir att det även i fortsättningen kommer att finnas en grupp utbildare som huvudsakligen ger praktisk undervisning i bilen. Därför kan ifrågasättas om båda kategorierna skall behöva ha samma utbildning. Detta kan få konsekvenser i lönehänseende med ökade kostnader för eleverna. Även rekryteringssvårigheter kan uppstå. Bland de för yrket intresserade håller många inte måttet i vad avser förmåga att föreläsa men har goda förutsättningar att utöva praktisk undervisning. Liknande synpunkter framförs av *domänstyrelsen* samt av *Folkrörelsernas trafikskoleförbund*, som understryker att den höjda målsättningen inte kan nås utan en fördyring av körkortet.

Målsättningen är enligt *statens trafiksäkerhetsråd* i vissa avseenden väsentligt högre ställd än vad som är rimligt med hänsyn till den tid som står till förfogande.

Förslaget att staten skall omhänderha utbildningen tillstyrks av *Folkrörelsernas trafikskoleförbund*. Enligt *statskontoret* kan i och för sig synas naturligt att staten har ansvaret för utbildningen. Å andra sidan bör beaktas att kostnaderna härför blir inte obetydliga. Utredningen har inte redovisat några synpunkter som gör det möjligt att säkert bedöma, om inte nuvarande utbildning, som är grundad på både statliga och privata insatser, kan anpassas till de uppställda kraven.

*Sveriges bilskolors riksförbund* anmäler betänkligheter mot förslaget. Elevtillströmningen växlar starkt och situationer kan uppstå då utbildningskapaciteten hos den statliga myndigheten blir otillräcklig. Bl. a. i sådana fall bör det finnas möjlighet att låta utbildning ombesörjas av trafikskolor.

Beträffande utbildningsorganisationen i stort tillstyrker *skolöverstyrelsen* visserligen förläggning av utbildningen av trafiklärare till befintliga yrkespedagogiska institut men avstyrker att utbildningen där skall ske vid särskilda avdelningar direkt underställda trafikmyndigheten. Det synes helt opåkallat att lägga ansvaret för denna kvantitativt jämförelsevis blygsamma lärarutbildning på annan myndighet än skolöverstyrelsen och därmed bryta en av statsmakterna angiven strävan att till överstyrelsen koncentrera ledningen för all yrkesskoleutbildning med tillhörande lärarutbildning. Även förarprövarutbildningen, som måste anses vara en med trafiklärarutbildningen starkt integrerad vidareutbildning, bör ledas av överstyrelsen och ske vid samma institut. Också utbildningen av utbildningsledare är övervägande pedagogisk och bör ske antingen vid nämnda institut eller under ledning av överstyrelsens fortbildningsinstitut. Utbildningen av

trafikinspektionspersonal är däremot närmast att betrakta som en intern verksutbildning. Fortbildningen kan sägas motsvara 20 kurser per år. Eftersom skolöverstyrelsen vid fortbildningsinstituterna redan genomför närmare 300 sådana kurser per år och möjligheter finns till utökning, ligger det närmast till hands att dit förlägga även den av utredningen föreslagna fortbildningen.

Skolöverstyrelsen finner att den högre trafikläroanstalten enligt utredningens förslag skulle få mellan 1500 och 2 000 lärartimmar, vilket underlag synes mycket svagt. För en enda 33-veckors kurs för blivande yrkeslärare beräknas en något större omfattning. Överstyrelsen föreslår att man för de föreslagna kvantitativt sett föga omfattande utbildningsändamålen utnyttjar redan befintliga organ, närmast de yrkespedagogiska instituten. Genom skolöverstyrelsens förslag kommer underlag för en högre trafikläroanstalt att saknas.

Även *statskontoret* finner att skolöverstyrelsen bör bära huvudansvaret för ifrågavarande utbildning. Dock bör myndighetens egen personal utbildas i myndighetens regi. Liknande uppfattning uttalar *Svenska lasttrafikbilägareförbundet*.

*Biltrafikens yrkesnämnd* och *Svenska transportarbetareförbundet* har annan mening. De anser det riktigt att utbildningen av trafikskolepersonal står under överinseende av trafikmyndigheten. Detta bör även gälla den personal som i yrkesskolor meddelar undervisning.

Vad sedan angår utbildningens uppläggning och innehåll förordar *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* att redan vid tillträde till trafiklärarkurs någon form av lämplighetsprövning sker. De generella kompetenskraven finner styrelsen mycket allmänt hållna. *Skolöverstyrelsen* kan inte godta fordringarna för tillträde till trafiklärarkurs. Förslagsvis bör krävas bl. a. tre års väl vitsordad praktik samt körkort för fordonsklass B.

*Länsstyrelsen i Älvsborgs län* anser att nuvarande krav på 21 års ålder för kompetens som tjänsteman i körskola bör bibehållas.

Beträffande läroplanerna förordar *skolöverstyrelsen* att de pedagogiska avsnitten ges ökad tyngd, särskilt i fråga om läroplanen för den grundläggande trafiklärarutbildningen. *Statens trafiksäkerhetsråd* ifrågasätter om inte i läroplanerna den tekniska sidan av utbildningen fått ett alltför stort utrymme.

I fråga om de föreslagna övergångsordningarna ifrågasätter *SAF* om det inte skulle vara möjligt att genom smidigare övergångsordningar få kravet på tillräckligt god standard hos den nuvarande personalstammen vid skolorna tillfredsställt. Särskilt egendomligt synes förslaget i fråga om instruktörerna. Den föreslagna testningen av dessa innebär en oriktig nedklassning av den nuvarande personalgruppen. En automatisk övergång till den nya ordningen bör kunna ges instruktörer, om de har en viss tids — förslagsvis två års — väl vitsordad erfarenhet av yrket. Anled-

ning finns inte att frångå den nuvarande personalindelningen vid skolorna. Som instruktörer bör godtas personer med praktiskt utbildningshandlag.

*Domänstyrelsen* delar uppfattningen om en automatisk behörighet för instruktörer med viss tids erfarenhet.

Beträffande provet för instruktörer uttalar *Folkrörelsernas trafikskoleförbund* att detta kan leda till att en arbetstagare, som länge oklanderligt skött ett arbete, kan komma att uteslutas från sitt yrke eller bli utpekad som den som inte klarade det näst sista provet. Förbundet förutsätter att förslaget allmänt avvisas. I stället bör instruktörerna erbjudas att utan testning och av fri vilja få genomgå antingen en kurs, som leder fram till dispens som trafikskolelärare med full kompetens eller till dispens som trafikskolelärare med begränsad kompetens. I detta sammanhang uttalar förbundet även att det är självklart att tillsynsmyndighetens personal skall genomgå en grundlig kompletterande utbildning.

*TCO* understryker kraftigt behovet av ekonomiskt stöd åt eleverna i kompletteringskurserna och hänvisar till de bidrag som arbetsmarknadsstyrelsen ger i sin omskolningsverksamhet liksom till möjlighet att i vissa fall få ersättning från arbetslöshetskassa under kurstid. *Folkrörelsernas trafikskoleförbund* finner det inte rimligt att helt övervältra omställningskostnaderna på några årgångar körkortsaspiranter och därför bör samhället ikläda sig övergångskostnaderna för bättre trafikutbildning i framtiden.

*Svenska kommunalarbetsareförbundet* konstaterar att kostnaderna för utbildning av lärare och instruktörer kommer att åvila staten. Dessa tjänstgör sedan vid privata skolor. Därigenom kommer de privata företagen att dra nytta av de kostnader för utbildning som bestrids av allmänna medel. Det är mer rimligt att man har skolor i allmän regi.

### *Departementschefen*

En bättre och mera enhetlig utbildning är angelägen särskilt för trafikskolornas personal. Utbildningen av denna personal bedrivs nu i huvudsak i privat regi och är inte samordnad. Utbildningsstandarden behöver förbättras.

Efter samråd med chefen för ecklesiastikdepartementet föreslår jag att utbildning av trafikpersonal etableras i det allmännas regi. Jag kan dock inte förorda utredningens förslag om särskild trafikläroanstalt. Den grundläggande utbildningen av trafikskolornas personal företer inte några principiella skillnader i förhållande till den yrkesutbildning som sker inom det allmänna skolväsendets ram. En medveten strävan under senare år har varit att dit förlägga all yrkesutbildning som inte har så speciell karaktär att den bedömts med bättre resultat kunna bedrivas av statliga myndigheter eller andra organ. Jag finner det sålunda lämpligt att grundutbildningen av trafikskolepersonalen förläggs till yrkesskolorna. Utbildningen skall syfta

till att ge eleverna kompetens att såsom trafiklärare meddela såväl teoretisk som praktisk undervisning.

Den organisatoriska anknytningen till yrkesskolorna innebär att kommun blir huvudman för utbildningen. Den lokala ledningen kommer att åvila vederbörande skolstyrelse, den regionala tillsynen länskolnämnderna och den centrala tillsynen och ledningen skolöverstyrelsen. Skolöverstyrelsen bör sörja för att vid yrkesskolorna finns tillgång till för pedagogisk undervisning utbildade lärare.

Det är uppenbart att den föreslagna utbildningen bör etableras endast på ett begränsat antal orter. Det ankommer på skolöverstyrelsen att bedöma denna fråga i samband med medgivande att inrätta här avsedda kurser.

Skolöverstyrelsen bör vidare meddela anvisningar om krav för tillträde till utbildningen, varvid de sökandes tidigare utbildning och föregående praktiska verksamhet bör beaktas. Elever som genomgår trafiklärarutbildning bör få studiesocialt stöd enligt studiehjälpsreglementet.

Statsbidrag för utbildning av här angivet slag utgår enligt för central yrkesskola gällande grunder dvs. till driftkostnader enligt kungörelsen den 4 mars 1966 (nr 115) angående statsbidrag till driftkostnader för gymnasiala skolor samt för anskaffande av skollokaler och stadigvarande undervisningsmateriel enligt kungörelsen den 31 maj 1957 (nr 480) om statsbidrag till yrkesskolor.

I fråga om anskaffande av undervisningsmateriel i form av mera speciella och dyrbara fordon m. m. bör tillvaratas möjligheter till besparing genom att hyra i stället för att köpa sådan materiel. Statsbidrag bör då kunna utgå till hyreskostnaderna efter grunder som motsvarar statsbidrag till första uppsättningen stadigvarande undervisningsmateriel. Sistnämnda statsbidrag bör i så fall inte utgå. Kungl. Maj:t bör bemyndigas att utfärda erforderliga bestämmelser om statsbidrag till dessa hyreskostnader.

Även nuvarande körskoleinstruktörer (ca 2 500) bör enligt min mening beredas tillfälle att erhålla utbildning för trafiklärarkompetens, dvs. rätt att meddela såväl teoretisk som praktisk undervisning. Skolöverstyrelsen har i sin anslagsframställning för budgetåret 1967/68 föreslagit att viss kompletteringsutbildning sker i den av bilförarutredningen och körtidsutredningen föreslagna trafikinspektionens regi och att i övrigt allmänna yrkespedagogiska kurser om ca fem veckor genomförs vid yrkespedagogiskt institut. Jag anser att allmänna yrkespedagogiska kurser bör anordnas i huvudsaklig överensstämmelse med skolöverstyrelsens förslag men förläggas till yrkesskolorna. Denna kursverksamhet bör genomföras under tre budgetår, vilket innebär att ca 700 instruktörer behöver utbildas per år. Viss kompletteringsutbildning torde därvid kunna ske i bilinspektionens regi i form av veckoslutskurser, kvällsföreläsningar m. m. Sådan kompletteringsutbildning inom bilinspektionen har ägt rum under budgetåret 1966/67

med ca 1 500 instruktörer som deltagare. Kompletteringsutbildningen torde kunna organiseras som fyraveckorskurser.

Först efter en tid blir det möjligt att som kompetenskrav på trafikskolepersonalen uppställa godkänd genomgång av förevarande kurs. Den föreslagna utbildningen får ses som ett första steg på vägen mot detta mål.

Utredningen har även föreslagit viss utbildning som syftar till kompetens som utbildningsledare. Beträffande sådan vidareutbildning av trafikskolepersonal bör det uppdragas åt skolöverstyrelsen att efter samråd med trafiksäkerhetsverket avge förslag.

Vad slutligen gäller erforderlig utbildning av trafiksäkerhetsverkets personal torde denna liksom hittills kunna bedrivas som intern verksutbildning. Inom ramen för den organisation jag föreslår för det nya trafiksäkerhetsverket bör det vara möjligt att meddela en utbildning som leder till en inte oväsentlig höjning av nivån för kunskaper och färdigheter.

Vid bifall till mitt förslag om trafikskoleutbildning uppkommer ett ökat medelsbehov för skolöverstyrelsen.

För utbildning av trafikskolepersonal beräknar jag 1 600 000 kr. avseende lärararvoden, studiemateriel m. m. Jag förordar att på riksstaten under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1967/68 förs upp ett förslagsanslag av 1 600 000 kr., kallat *Vissa kostnader för utbildning av trafikskolepersonal*. Av praktiska skäl bör emellertid dessa kostnader bestridas från för ändamålet ifrågakommande anslag, dvs. Bidrag till driften av kommunala gymnasiala skolor samt Bidrag till byggnadsarbeten inom skolväsendet m. m. Dessa anslag kommer härigenom att belastas med högre belopp än som beräknats i statsverkspropositionen. Det av mig här förordade anslaget kommer i fråga om dessa kostnader att fungera som s. k. täckningsanslag för riksstaten.

Anslaget bör avräknas mot automobilskattemedlen.

### **Körkortregistrering**

#### *Bilförarutredningen*

Enligt gällande föreskrifter skall körkort registreras vid respektive länsstyrelser. Registerorganisationen är sålunda spridd på 25 olika håll. Verksamheten kännetecknas av åtskilliga brister. Utredningen sammanfattar dessa på följande sätt.

Det kan inte utan avsevärd omgång fastställas om en person har körkort och hos vilken länsstyrelse innehavet är registrerat. Registren är redan nu och blir alltmer inaktuella. De upptar exempelvis avlidna personer. Namnbyten och adressförändringar anmäls inte. Registren upptar vidare körkortsinnehav, som inte utnyttjas på grund av sjukdom, ålder m. m. De avspeglar heller inte körkortsinnehaven länsvis, eftersom flyttningar i regel inte föranleder ny registrering. För körkortsinnehav från tiden före den 1



januari 1952 saknas uppgifter om innehavarens folkbokföringsnummer. Registren blir för varje år allt mer omfattande och svårhanterliga.

Med hänsyn härtill har utredningen övervägt förbättringar på området. Tre alternativ har diskuterats, nämligen ett centralt körkortsregister, ett centralt sökregister samt bibehållen decentraliserad registrering men med förbättring härav genom utnyttjande av uppgifterna i de länsvisa datakontoren, datakontorsregistrering.

Utredningen anför att ett centralregister i sin fulländning sannolikt erbjuder de bästa möjligheterna att uppsåra och sammanhålla körkortsinnehavarna. Även om ett dylikt centralregister grundas på ADB-system kräver det dock omfattande och tidsödande transporter av underlagsmaterial från andra myndigheter och förutsätter dessutom vissa grundläggande noteringar på länsdatakontoren. Ett centralregister kommer vidare enligt utredningen att bli omfattande, svårt att hålla aktuellt och bedöms mindre fördelaktigt från beredskapssynpunkt. Utredningen förordar alternativet med datakontorsregistrering. Detta anses enklare, kräver endast en måttlig administrativ insats och kan bygga på befintliga eller planerade register. Vidare anses det ge väl så god effekt som de andra alternativen.

#### *Yttranden*

Huvuddelen av remissinstanserna har tillstyrkt utredningens förslag eller lämnat dessa utan erinran. Flera har dock mer eller mindre direkt förordat ett centralregister, bl. a. *statens trafiksäkerhetsråd, rikspolisstyrelsen, statskontoret, statistiska centralbyrån, centrala folkbokförings- och uppbördsnämnden, trafikmålskommittén, NTF, SAF, Biltrafikens yrkesnämnd* och *Sveriges läkarförbund*. I allmänhet finner dessa instanser argumenten mot ett centralregister överdimensionerade. Det betecknas som en brist att utredningen byggt sina förslag på ett bibehållande av den manuella registerföringen och att förutsättningarna för ett centralregister inte prövats systemtekniskt. Vidare efterlyses kostnadsberäkningar för de skilda alternativen. Krav framförs på förnyad prövning med sikte på att tillskapa ett centralt, dygnsbevakat körkortsregister uppbyggt på ADB-system och integrerat med andra register, som har anknytning till körkortsväsendet.

#### *Departementschefen*

Olägenheterna med det nuvarande körkortsregistreringssystemet har länge varit uppenbara. Ställningstagande till tidigare i skilda sammanhang framlagda förslag till förbättringar har ansetts böra anstå i avvaktan på bl. a. viss omläggning inom folkbokföringen. En sådan omläggning håller nu på att genomföras. Med hänsyn härtill och även till de numera genom datatekniken väsentligt förbättrade betingelserna för rationell registerteknik är det motiverat att nu ompröva systemet för körkortsregistrering.

Utredningens förslag om datakontorsregistrering har mött invändningar från vissa remissinstanser som finner övervägande fördelar förknippade med ett centralregister och därför har framfört krav på förnyad prövning av frågan.

Jag har vid mina överväganden funnit åtskilliga skäl tala för en prövning av frågan med sikte på ett centralregister. På skilda håll inom statsförvaltningen pågår f. n. omläggning till eller utreds förutsättningarna för omläggning till central registrering med utnyttjande av ADB-system. Detta gäller bl. a. fordonsregistreringen. Väntade reformer på länsförvaltningens område kan vidare komma att inte oväsentligt förändra den organisation, på vilken utredningen grundat sitt förslag i registerfrågan. För prövning av utredningens förslag beträffande körkortsregistreringen erfordras under alla förhållanden vissa ytterligare utredningar om arbetsrutiner, registerakternas uppläggning och innehåll, kostnader m. m. Jag har tidigare i dag erhållit bemyndigande att tillkalla en sakkunnig för förnyad prövning av registerfrågan och i samband därmed även frågan om körkortens utformning. I fråga om körkortsregistreringen skall utredningen enligt direktiven sikta på en lösning med ett centralt körkortsregister. Som ett krav på registret anges att det skall ge möjlighet att utan alltför stor omgång få reda på om en person har körkort och vilken länsstyrelse som utfärdat detsamma. Registret skall kunna tjäna i första hand polisen men även länsstyrelser, åklagare, domstolar, nykterhets- och socialvårdsorgan m. m.

Utredningen bör pröva om och i vilken omfattning ADB-teknik bör användas och vilka ömsesidiga fördelar, som kan ernås genom integration mellan körkortsregistret och andra register. Av vikt är att utredningen belyser hur samverkan skall ske mellan körkortsregistret och länsstyrelserna. Utredningen bör också undersöka möjligheterna att centralt registrera sådana brott och förseelser av körkortslösa som för dem som har körkort föranleder anteckning i körkortsregistret.

Utredningens överväganden avses utmynna i förslag till huvudmannaskap och organisation för registret samt till arbetsrutiner, jourtider och bemanning för detsamma. Vägar för rapportutväxling mellan registret och uppgiftslämnande myndigheter skall av utredningen kartläggas. Utgångspunkten bör därvid vara arbetsinsatser av minsta möjliga omfattning utan att kravet på aktualitet hos registret eftersätts.

#### **Trafikundervisningen i skolan**

##### *Bilförarutredningen*

Trafikundervisning skall meddelas i alla skolor under skolöverstyrelsens inseende i den omfattning och enligt de grunder som anges i Kungl. Maj:ts cirkulär den 17 april 1959. Efter redovisning av cirkulärets innehåll samt läroplaner, anvisningar m. m. för de olika skolformerna konstaterar ut-

redningen med utgångspunkt i bl. a. en av utredningen gjord enkätundersökning att trafikundervisningen i skolorna på flera håll uppvisar brister. Inte minst gäller detta lärarutbildningsanstalterna och grundskolans högstadium. Bristerna hänför sig främst till planeringen, samordningen och det metodiska genomförandet av trafikundervisningen.

I fråga om *mål och innehåll för och utformning av trafikundervisningen i skolan* anför utredningen.

Målsättningen för 5—6-åringarnas trafikundervisning i hemmet och i förskolan bör avse en allmän försiktighet på gator och vägar samt övningar som gångtrafikanter i sådana trafiksituationer som förekommer i deras närmaste omgivning. För förskolorna har NTF och Barnpsykologiska forskningslaboratoriet vid Stockholms universitet framställt en lärarhandledning.

Målsättningen för utbildningen i grundskolan bör vara för lågstadiet

att skapa ett allmänt försiktigt uppträdande i trafiken,

att öva eleverna som gångtrafikanter i olika trafikmiljöer och trafiksituationer,

att öva dem som cyklister i enklare situationer,

för mellanstadiet

att fullborda elevernas utbildning till gångtrafikanter,

att fullborda deras utbildning till cyklister,

för högstadiet

att befästa deras färdigheter som cykel- och mopedtrafikanter,

att meddela dem kunskaper motsvarande kraven i det teoretiska förarprovet.

I grundskolan bör såvitt avser årskurserna 1—6 klassläraren alltjämt ha huvudansvaret för trafikundervisningen. Trafikundervisningen bör på lågstadiet ha sin tyngdpunkt inom ämnet hembygdskunskap. Det torde vara ändamålsenligt att fortfarande låta huvudmomentet Trafikundervisning ingå även i ämnet gymnastik.

På mellanstadiet bör trafikundervisning ingå i ämnet samhällskunskap. Trafikundervisning bör även ingå som huvudmoment i ämnet gymnastik.

För grundskolans högstadium där trafikundervisningen f. n. förekommer som huvudmoment endast i ämnet gymnastik föreslås trafikundervisningen införd som huvudmoment även i samhällskunskap. Trafikundervisningsmoment bör även behandlas i ämnena biologi, fysik och teknisk orientering.

I de gymnasiala skolformerna måste trafikfrågorna aktualiseras i betydligt större utsträckning än vad som nu vanligen är fallet. En undervisning som berör denna för alla medborgare väsentliga samhällsfunktion måste beredas utrymme i framför allt de samhällsorienterande ämnena samt i psykologi och i gymnastik. Här bör självfallet trafikundervisningens teoretiska moment fördjupas. Med hänsyn till elevernas ålder och mognad torde

det vara särskilt lämpligt att behandla exempelvis sådana moment som trafikpsykologi, alkohol och olyckor samt ansvarsfrågor och liknande. Nyheter i trafiklagstiftningen måste särskilt uppmärksammas.

Utredningen framhåller att redovisade trafikundervisningsmoment ingående i olika ämnen bör på lämpligt sätt inarbetas i avsnitten »anvisningar och kommentarer» samt i »förslag till disposition av en studieplan» för resp. ämnen och årskurser i läroplan för grundskolan. Det är också angeläget att lärarhandledningen i trafikundervisning (skolöverstyrelsens skriftserie nr 8) omarbetas så att den ansluter till nämnda undervisningsmoment.

Utredningen tar även upp frågan om tiden för trafikundervisningen. I grundskolan omfattar denna undervisning i varje klass 5—7 lektioner och två halva friluftsdagar per termin samt ges därutöver i lämplig omfattning i anslutning till vissa ämnen. I årskurs 8 är dock under den ena terminen trafikundervisningen på friluftsdagarna utbytt mot en sammanhängande kurs i trafik-kunskap omfattande tolv lektioner.

Utredningen anser att den för trafikundervisning i grundskolan nu anslagna tiden bör vara tillfyllest om tiden utnyttjas effektivt och den av utredningen föreslagna planeringen och samordningen kommer till stånd.

I olika gymnasiala skolor bör trafikfrågorna behandlas i samband med undervisningen inom respektive ämnen. Vissa delar av trafikundervisningen på detta stadium kan med fördel ges på »timmar till förfogande». Huvudläraren i samhällskunskap eller annan för uppgiften särskilt intresserad och lämplig lärare bör svara för att en tidsmässig samordning av de till olika ämnen hörande trafikundervisningsmomenten kommer till stånd.

Då det är synnerligen angeläget att alla åtgärder vidtas som kan stärka och ge stadga åt trafikundervisningen samt medverka till att den bedrivs under varje årskurs, bör enligt utredningen föreskrifter om betygsanteckning utfärdas. Särskilda trafikantprov till ledning för bedömning av elevernas kunskaper och färdigheter bör utarbetas centralt för årskurserna 3, 6 och 9 och, i likhet med nuvarande standardprov, ställas till lärarnas förfogande. Provet för årskurs 3 bör i huvudsak avse uppträdandet som gångtrafikant, för årskurs 6 färdigheter som cykeltrafikant och därtill hörande allmänt trafik-kunnande samt för årskurs 9 teoretiska kunskaper motsvarande vad som krävs för erhållande av körkort. De elever som med tillfredsställande resultat genomgått prov får således anteckning därom i respektive termins- och slutbetyg. Särskilda krav på utformningen av trafikantprovet i årskurs 9 ställs. De elever som klarar detta prov skulle enligt utredningens förslag få rätt att påbörja förarutbildning i trafikskola vid fyllda 17 år. Elever som inte med tillfredsställande resultat genomgått fastställda prov men deltagit i trafikundervisningen får anteckning om deltagandet på vårterminsbetygen. Även eleverna i årskurserna 2, 4, 5, 7 och 8 bör erhålla sådan anteckning på respektive vårterminsbetyg.

Utredningen tar i ett särskilt avsnitt upp *lärarfrågor m. m.*

Då enligt utredningens förslag trafikundervisningen av pedagogiska skäl bör ingå i flera ämnen avvisar utredningen tanken på särskilda lärare för denna undervisning som alltså huvudsakligen bör åvila ordinarie klass- och ämneslärare.

Under hänvisning till den vid flertalet lärarutbildningsanstalter otillräckliga trafikundervisningen föreslår utredningen att åtgärder snarast vidtas i syfte att åstadkomma en allsidig förstärkning av undervisningen i trafikfrågor med sikte på såväl ämnesfördjupning som metodik och praktik. Det bör ankomma på skolöverstyrelsen att avgöra hur en förstärkt trafikundervisning skall inordnas i lärarutbildningen samt i samråd med trafikmyndigheten uppgöra och fastställa planer för undervisningen. Trafikutbildningen förutsätts medtagen i läroplan för lärarutbildningen. Enligt utredningen är det även önskvärt att på avgångsbetyget vid lärarutbildningsanstalterna anteckning sker om genomgången godkänd utbildning i ämnet trafik-kunskap.

Med hänsyn till att den trafikfostrande verksamheten särskilt inom grundskolan inte bara är omfattande utan också synnerligen mångskiftande föreslår utredningen vidare att inom varje rektorsområde — alternativt skolenhet, beroende på lokala förhållanden — inrättas en tjänst som huvudlärare för trafikundervisning (skolans trafiklärare). Denne lärare skall svara för samordning och planering av trafikundervisningen.

Vid sidan av lärarpersonalen måste medverka i trafikundervisningen ske från viss *expertis*. Utredningen uppmärksammar här särskilt polisens medverkan och framhåller att polisens insatser måste samordnas med lärarnas undervisning och bör omfatta minst en timme per termin och klass. I årskurserna 6 och 9 dock minst det dubbla. En god information och en fortlöpande samverkan mellan hem och skola är förutsättningar för att undervisningen skall resultera i fasta trafikvanor och ett hänsynsfullt uppträdande i trafiken. Lämpligt informationsmaterial härför bör utarbetas.

Utredningen uppmärksammar även behovet av *hjälpmedel m. m.* för såväl de teoretiska studierna som för de praktiska övningarna. Lärarna måste ha tillgång bl. a. till alla de olika författningar som på ett eller annat sätt berör trafiken och trafikförhållandena. En lärobok i trafik-kunskap bör tillhandahållas eleverna på samma villkor som gäller för övriga läroböcker. I en sammanställning redovisas hjälpmedel som anses nödvändiga i skolornas utrustning för trafikundervisning. Det är enligt utredningens mening angeläget att kommunerna uppmärksammar behovet av permanenta trafikgårdar. Utredningen framhåller vidare att skolradion och skoltelevisionen med stor effektivitet bör kunna användas i trafikundervisningens tjänst.

När det gäller *högre skolmyndigheters medverkan* konstaterar utredningen att den intensifiering av trafikundervisningen som utredningen förordat kräver insatser på regional och central nivå inom skolväsendets område.

En konsultativ verksamhet i sammanhanget bör sålunda åvila länsskolnämnderna genom deras konsulentorganisation. För ändamålet anses böra beräknas en arbetsinsats motsvarande en halvtidstjänst.

Det yttersta ansvaret för trafikundervisningen i skolorna anser utredningen självfallet böra åvila skolöverstyrelsen. På överstyrelsen bör i anslutning härtill ankomma att nogsamt följa trafikens utveckling och förhållanden samt att hålla sig väl underrättad om rön och erfarenheter på området. Skolöverstyrelsen bör också i samverkan med trafikmyndigheten ha att utfärda bestämmelser, anvisningar och handledningar för undervisningen samt att tillse att lämplig undervisningsmateriel står till förfogande.

På skolöverstyrelsen bör ankomma att framlägga förslag till erforderliga kompletteringar till kursföreskrifterna. Styrelsen bör vidare i lämplig omfattning inarbeta trafikundervisningsmoment för vederbörliga ämnen i olika studieplaner m. m. samt därtill hörande anvisningar och kommentarer.

Nu gällande anvisningar och handledning i trafikundervisning bör omarbetas så att de ansluter till de nya riktlinjerna för trafikundervisningen.

En väsentlig uppgift för skolöverstyrelsen bör vidare vara att verka för framställande och tillhandahållande av hjälpmedel i undervisningen. Med hänsyn till de väsentliga uppgifter såvitt avser trafikundervisningen som bör åvila skolöverstyrelsen föreslår utredningen att det inom skolöverstyrelsen inrättas en konsulenttjänst för ifrågasvarande uppgifter.

Slutligen förordar utredningen, att under en övergångsperiod av förslagsvis två år särskilda utbildningskurser (kompletteringskurser) anordnas. Detta bör ske i sådan omfattning att minst en lärare från varje rektorsområde/skolenhet erhåller en lämpligt avpassad påbyggnad på tidigare genomgången utbildning i trafikkunskap.

Då många av nu verksamma lärare visat intresse för fortbildning i trafikkunskap men synes ha svårigheter med trafikundervisningens uppläggning och genomförande bör enligt utredningen fortbildningsverksamhet av olika slag på detta område erhålla prioritet.

#### *Yttranden*

Utredningens förslag angående skolans trafikundervisning har helt tillstyrkts eller lämnats utan erinran av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelserna i Kalmar, Älvsborgs och Västerbottens län, SAF, Svenska transportarbetareförbundet, RLF, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska kommunalarbetareförbundet och Svenska lasttrafikbilägareförbundet.*

Tillstyrkan föreligger även från *länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus län samt Kristianstads län* ävensom *KAK, MHF och M*, vilka dessutom finner starka skäl för att trafikundervisningen görs till särskilt ämne på skol-schemat.

*Statens högertrafikkommission* anför att ett av skolöverstyrelsen inför

genomförandet av högertrafik avgivet förslag i huvudsak överensstämmer med utredningens.

Den helt övervägande delen av övriga remissinstanser har tillstyrkt föreslagna principer och målsättning även om de framfört avvikande synpunkter i vissa avseenden. Sålunda uttalar *skolöverstyrelsen* att målen för grundskolan i stort sett är acceptabla. Emellertid pågår översyn av grundskolans läroplan varför styrelsen — som i och för sig godtar förslagen angående de ämnen, i vilka trafik bör ingå som huvudmoment och behandlas i råd och anvisningar — avstyrker att frågan behandlas i förevarande sammanhang isolerad från övrigt läroplansarbete.

Enligt *rikspolisstyrelsen* bör trafik kunskap utgöra särskilt undervisningsämne och därför schemaläggas. *Svenska röda korset* ifrågasätter om splittningen på en mångfald läroämnen är nödvändig.

Kritik förekommer mot förslaget att trafikundervisningen i grundskolan skulle syfta till att eleverna i årskurs 9 avlägger prov motsvarande de teoretiska kunskaperna för körkort för fordonsklass A. *Statens biltrafiknämnd* finner att man därigenom inte uppnår den åsyftade integrationen mellan teori och praktik i körkortsundervisningen. Det räcker om man i skolan lär in de allmänna trafikreglerna som varje medborgare bör känna till medan för körkort erforderliga teoretiska kunskaper bör hänföras till trafikskoleutbildning. *Svenska stadsförbundet* framför liknande synpunkter. *Länsstyrelsen i Kronobergs län*, *Svenska kommunalarbetareförbundet* och *Näringslivets trafikdelegation* anser det inte nödvändigt att ge eleverna all den mera speciella kunskap om bilar som behövs för körkortsprov. *Motorbranschens riksförbund* anser att undervisningen tills vidare endast bör avse allmänna trafikregler.

Några remissinstanser, som tillstyrker målsättningen för grundskolans trafikundervisning, uttalar tvivel om den anslagna tiden är tillräcklig. Så är fallet med *KAK*, *MHF*, *M*, *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* och *FPU*. *Skolöverstyrelsen* däremot uttalar att den för grundskolan föreslagna tiden är tillräcklig.

Beträffande den sammanhängande kursen i årskurs 8 konstaterar *skolöverstyrelsen* att den på grund av svårigheterna att på högstadiet anordna insprängda särskilda kurser genomförts i endast ett fåtal kommuner. De tolv lektionerna bör därför fördelas över hela läsåret.

*NTF* som i princip tillstyrker förslaget föreslår att i målsättningen redan på lågstadiet bör ingå beteendet som bilpassagerare. *CUF* förordar att undervisningen även omfattar framförande av moped i de åldrar där detta är tillåtet.

*KAK* och *MHF* finner önskvärt att den frivilliga verksamheten i trafiklekskolorna utvidgas genom utökad stöd, exempelvis från kommunernas sida. *M* förordar ökat stöd åt undervisning av barn på förskolestadiet.

Beträffande trafikundervisningens utformning godtar skolöverstyrelsen ämnesinnehållet på låg- och mellanstadierna. Men på högstadiet är målet teoretiska kunskaper för körkort för fordonsklass A för högt satt. Den teoretiska delen är indelad i tre skeden, varav skedena II och III skall kunna anknytas till tillämpningsövningar under körutbildningen. Flera avsnitt därav bör för att bli meningsfyllda anknytas till tillämpningsövningar med bil. Därförutan kan vissa avsnitt bli ointressanta för många elever. Förslaget om centralt utarbetade trafikantprov för årskurserna 3, 6 och 9 anser sig skolöverstyrelsen inte utan vidare överväganden kunna godta. Skolans trafikfostrande undervisning bör — utom meddelande av kunskaper och färdigheter — lära eleverna hänsyn till medtrafikanter genom respekt och förståelse för lag och förordning. Elevernas allmänna trafikbeteende kan sålunda ej mätas vid trafikprov. Även om proven kan utformas som standardprov eller liknande, avstyrker överstyrelsen att proven utformas och används för att ge eleverna differentierade betyg i trafikfärdighet. Förslaget är inte förenligt med för grundskolans arbete gällande principer. Betygen skall nämligen ange elevernas kunskaper och färdigheter i förhållande till riksmedeltalet för resp. årskurs. Utredningens förslag innebär återgång i ett av skolans moment till betygsättning enligt en s. k. absolut skala. Överstyrelsen är däremot villig överväga förslaget om särskilda betygsanteckningar om genomgången trafikundervisning. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anför liknande synpunkter som skolöverstyrelsen på betygsättningen och anser att godtagbara resultat bör kunna uppnås på låg- och mellanstadierna utan särskilda prov.

Utredningens förslag i lärarfrågor vinner tämligen allmän anslutning. *Skolöverstyrelsen* konstaterar behov av en väsentlig förbättring av lärarutbildning och undervisningsmetoder. Lärarutbildningssakkunniga har även i sitt betänkande »Studieplaner för lärarutbildning» föreslagit en utvidgad utbildning i trafik kunskap och föreslår bl. a. under två år särskilda utbildningskurser i trafik så att minst en lärare från varje rektorsområde/skolenhet får lämplig påbyggnad. Skolöverstyrelsen erinrar även om att den hos högertrafikkommissionen begärt att inför övergången till högertrafik 1 800 kontaktlärare i trafik utbildas.

*Sveriges läkarförbund* och *statens trafiksäkerhetsråd* finner lämpligt att de erfarenheter, som vinnas vid trafikutbildning i trafikskolorna, nyttiggörs vid undervisningen i de allmänna skolorna. *Försvarets motorklubb* anser det vara en grundförutsättning för undervisningen att läraren har körkort för fordonsklass A.

*KAK* och *MHF* finner den föreslagna tiden för lärarutbildning vara för knapp.

*TCO* anser att de särskilda trafik kunskaper som behövs för lärare i olika ämnen bör ingå som obligatoriska delar i utbildningen i dessa ämnen.



Beträffande de föreslagna fortbildningskurserna för lärare framhåller TCO att det alltid är samhällets skyldighet att tillse att erforderliga fortbildningsmöjligheter finns. Därför bör begränsning av tiden för dessa kurser till en övergångstid av två år inte ske.

Beträffande förslaget om en huvudlärare inom varje rektorsområde/skolenhet finner *statskontoret* att en sådan lärare skulle innebära ökad stadga och effektivitet åt undervisningen. Däremot anser *statens biltrafiknämnd* att behovet av huvudlärare kan ifrågasättas, särskilt om trafikundervisningen begränsas i förhållande till utredningens förslag. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* ifrågasätter också detta förslag och uttalar att polispersonal i viss utsträckning torde kunna ersätta huvudlärare. Även *Motorbranschens riksförbund* är negativt till förslaget.

Medverkan av polis i undervisningen tillstyrks av flera remissinstanser. Så är fallet med *skolöverstyrelsen*, *länsstyrelsen i Kristianstads län*, TCO och *Folkrorelsernas trafikskoleförbund*. *Länsstyrelsen i Värmlands län* föreslår att uppgiften överflyttas från polisdistriktens trafikavdelningar till länstrafikgrupperna som har större resurser. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anför att omorganisationen av polisväsendet har spolierat den uppbyggda verksamheten och hittills medfört avsevärt försämrade förhållanden för trafikundervisningen.

*Skolöverstyrelsen* och TCO understryker behovet av hjälpmedel. *Cykel- och mopedfrämjandet* ifrågasätter om inte hjälpmedel även för förskolebarnens trafikundervisning bör framtagas genom skolöverstyrelsen och dess trafikkonsulenter. *Svenska röda korset* finner att komplettering för utbildningen i första hjälp bör ske med den materiel som Röda Korset i samarbete med motororganisationerna framtagit.

Beträffande trafikgårdar finner *länsstyrelsen i Jämtlands län* önskvärt med en eller flera permanenta sådana i varje kommun, öppna för skolor och trafikskolor men även för enskilda personers träning.

Vad angår förslaget om trafikkonsulenter vid länskolnämnderna och skolöverstyrelsen finner *statskontoret* att det är nödvändigt att det inom länskolnämnderna finns en särskild befattningshavare som har ansvaret för trafikundervisningen. Statskontoret anser dock att tillräckligt underlag saknas för att bedöma om inte göromålen kan läggas på någon redan befintlig befattningshavare. Om detta inte är möjligt vill statskontoret inte motsätta sig att den föreslagna konsulentorganisationen successivt byggs ut. Mot en konsulent vid skolöverstyrelsen har statskontoret ingen erinran.

*Skolöverstyrelsen* anför att den i sin framställning till högertrafikkommissionen angående åtgärder inför övergången till högertrafik begärt ifrågavarande konsulentorganisation. Dock vill överstyrelsen inte för närvarande ta ställning till om varje länskolnämnd även efter uppföljningen

av övergången till högertrafik bör ha en särskild konsulent speciellt avdelad för trafikfrågor. Ytterligare överväganden krävs i samband med ny länsindelning.

### *Departementschefen*

I vårt motoriserade samhälle behöver varje trafikant redan vid tidig ålder ett betydande mått av trafik kunskap. Redan i förskolan och i hemmet bör barnen därför få viss trafikfostran. Under skolgången bör sedan eleverna fortlöpande ges en ändamålsenlig till elevernas mognad anpassad trafikundervisning. Härför behövs en för ändamålet utbildad lärarkår men också medverkan av expertis utifrån. Jag tillmäter bl. a. polisens medverkan vid trafikundervisningen i skolan stor vikt. Hjälpmedel av skilda slag bör användas. En särskild lärobok i trafik kunskap, ett bättre utnyttjande av skoltelevisionen och skolradion vid trafikundervisningen och bättre tillgång till trafikgårdar är sådant som i väsentlig grad kan underlätta skolans trafikundervisning. Såsom utredningen påvisat är den trafikutbildning som nu ges i skolorna skiftande och delvis bristfällig.

Utredningens förslag i fråga om mål och innehåll för och utformning av trafikundervisningen i skolan kan förutsättas leda till att eleverna får en mera omfattande och meningsfylld trafikundervisning. Utredningen anger kunskapskraven i grundskolans sista klass till vad som krävs i det teoretiska förarprovet. Som jag tidigare anfört bör åldersgränsen för övningskörning sänkas från 18 år till 17 år och 9 månader. Torts att övningskörning sålunda får börjas tidigare skulle utredningens förslag om teoriundervisning för körkort i grundskolans sista klass innebära att tiden mellan teoriundervisning och övningskörning i allmänhet skulle bli minst två år. Detta finner jag inte lämpligt. Körkortsteorin innehåller därtill åtskilliga moment som naturligen bör anknytas till tillämpningsövningar med bil och som kan inläras på ett meningsfyllt sätt enbart vid integration mellan teori och praktik. Jag föreslår i likhet med ett flertal remissinstanser att trafikutbildningen på grundskolans högstadium ges en mera allmän inriktning utan någon mera omfattande ändring av det mått av kunskaper som utredningen ansett att eleverna skall ha då de lämnar grundskolan. Vad utredningen i övrigt föreslagit under förevarande punkt kan jag i allt väsentligt ansluta mig till.

Liksom utredningen anser jag det vara värdefullt med betygsanteckningar om genomgången trafikundervisning i grundskolan. Jag förutsätter att skolöverstyrelsen utarbetar föreskrifter om sådana anteckningar i former som överensstämmer med de principer som gäller för grundskolans arbete.

Skolöverstyrelsen har att i samband med pågående översyn av grundskolans läroplan tillse att en förstärkt trafikundervisning på lämpligt sätt inordnas i skolutbildningen och att uppgöra planer för denna undervisning.

Det är likaledes en uppgift för skolöverstyrelsen att åstadkomma en allsidig förstärkning av undervisningen i trafikfrågor vid lärarutbildningsanstalterna med sikte på såväl ämnesfördjupning som metodik och praktik. Skolöverstyrelsen har även att verka för att nu verksamma lärare, vilkas elevundervisning innefattar trafikfrågor, bereds möjligheter till erforderlig fortbildning i trafikkunskap.

Utredningen har också för effektivisering av trafikundervisningen i skolan föreslagit vissa personalförstärkningar m.m. Den särskilda trafikutbildning som ansetts påkallad inför övergången till högertrafik har medfört att man temporärt ordnat med sådana personalförstärkningar. Trafikutbildningskurser för lärare har också hållits. Den inför övergången till högertrafik förstärkta trafikundervisningen leder till att man inom skolorganisationen får vidgade erfarenheter och en i trafikfrågor mera kunnig lärarkår.

Det är angeläget att det sörjs för att den för såväl samhället som den enskilda individen betydelsefulla trafikundervisningen i skolan sker på ett effektivt och meningsfullt sätt. Huruvida några permanenta organisatoriska åtgärder av det slag utredningen föreslagit bör vidtas är jag inte beredd att nu ta ställning till. Denna fråga bör penetreras i anslutning till arbetet med den närmare utformningen av trafikundervisningen.

Vid det av mig föreslagna trafiksäkerhetsverket kommer experter på skilda slag av trafikfrågor att finnas. Självfallet kommer skolöverstyrelsen att vid behandling av trafikutbildningsfrågor samråda med detta verk.

#### IV. Hemställan

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t

1. föreslår riksdagen att besluta att den 1 januari 1968 skall inrättas en central förvaltningsmyndighet med namnet statens trafiksäkerhetsverk i huvudsaklig överensstämmelse med vad jag har förordat i det föregående,

2. föreslår riksdagen att besluta att den 1 januari 1968 skall inrättas en myndighet med namnet transportnämnden i huvudsaklig överensstämmelse med vad jag har förordat i det föregående,

3. föreslår riksdagen att bemyndiga Kungl. Maj:t att på personalförteckning för statens trafiksäkerhetsverk föra upp tjänster på löneplan C i enlighet med vad jag har föreslagit i det föregående,

4. föreslår riksdagen att bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga de övergångsordningar som fordras med anledning av inrättandet av statens trafiksäkerhetsverk och transportnämnden,

5. bereder riksdagen tillfälle att avge yttrande med anledning av vad jag har anfört rörande körkort och trafikutbildning,

6. föreslår riksdagen godkänna av mig förordade grunder för statsbidrag till förhyrning av stadigvarande undervisningsmateriel vid yrkesskolor,

7. föreslår riksdagen att för budgetåret 1967/68 avseende tiden den 1 juli—den 31 december 1967 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa

a) till *Statens bilinspektion: Avlöningar* ett förslagsanslag av 553 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

b) till *Statens bilinspektion: Omkostnader* ett förslagsanslag av 161 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

c) till *Statens bilinspektion: Uppdragsverksamhet* ett förslagsanslag av 2 822 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

d) till *Statens biltrafiknämnd: Avlöningar* ett förslagsanslag av 613 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

e) till *Statens biltrafiknämnd: Omkostnader* ett förslagsanslag av 61 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

8. föreslår riksdagen att för budgetåret 1967/68 avseende tiden den 1 januari—den 30 juni 1968 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa

a) till *Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader* ett förslagsanslag av 906 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

b) till *Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet* ett förslagsanslag av 3 993 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

c) till *Transportnämnden: Förvaltningskostnader* ett förslagsanslag av 274 000 kr., därav tre fjärdedelar att avräknas mot automobilskattemedlen,

d) till *Vissa kostnader för arbetstidsinspektion* ett förslagsanslag av 478 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

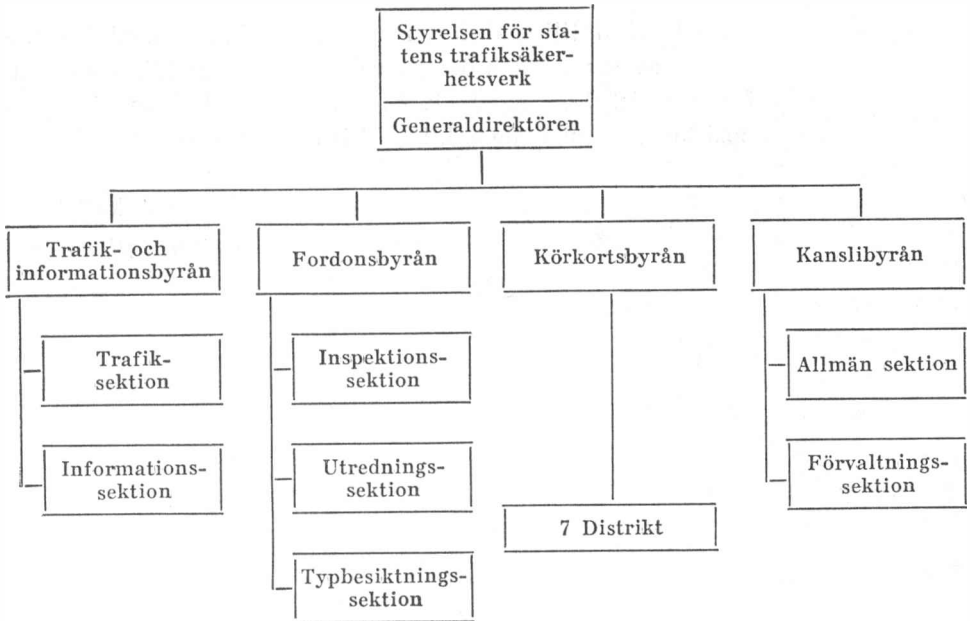
9. föreslår riksdagen att till *Vissa kostnader för utbildning av trafikskolepersonal* för budgetåret 1967/68 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 1 600 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

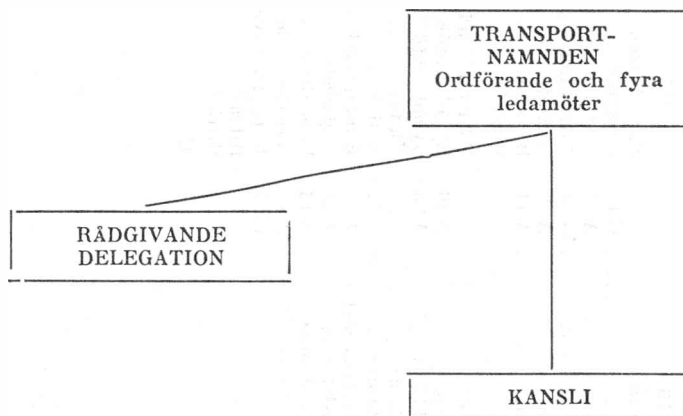
Ur protokollet:  
*Britta Gyllensten*

---

Tablå över departementschefens förslag till huvudorganisation för statens trafiksäkerhetsverk



Tablå över departementschefens förslag till organisation för transportnämnden



I rådgivande delegationen ingår företrädare för:

överbefälhavaren  
postverket  
statens järnvägar  
statens vägverk  
sjöfartsverket  
luftfartsverket  
statens jordbruksnämnd  
överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap  
civilförsvarsstyrelsen

Kansli:

1 Avdelningsdirektör .....	B 6
2 Byrådirektörer .....	A 30
1 Byrådirektör .....	A 26
3 Förste byråsekreterare .....	A 23
1 Assistent .....	A 17
1 Kontorsskrivare .....	A 13
1 Kansliskrivare .....	A 11
1 Kontorsbiträde .....	A 3/9
<b>11</b>	





## Innehållsförteckning

<b>I. Inledning</b> .....	3
<b>II. Ny trafiksäkerhetsmyndighet m.m.</b> .....	5
Nuvarande organisation.....	5
Trafiksäkerhet och väghållning.....	5
Yrkesmässig trafik m. m. ....	9
Översikt över vissa myndigheter m.fl. och deras arbetsuppgifter inom trafiksäkerhetsområdet.....	10
Vissa myndigheter med uppgifter rörande trafiktillstånd m.m.....	13
Förslag rörande ett statligt trafikverk.....	14
Trafiksäkerhetsfunktioner.....	14
Vissa trafikpolitiska funktioner.....	17
Trafikmyndigheten.....	17
Centrala civila transportkommittén.....	23
Yttranden.....	25
Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslagsframställning avseende statens bilinspektion för budgetåret 1967/68.....	35
Statens biltrafiknämnds anslagsframställning för budgetåret 1967/68....	37
Departementschefen.....	37
<b>III. Körkort och trafikutbildning m.m.</b> .....	51
Differentiering av körkort	
Bilförarutredningen.....	51
Yttranden.....	55
Departementschefen.....	59
Körkortsålder m.m.	
Bilförarutredningen.....	62
Yttranden.....	66
Departementschefen.....	70
Förarutbildning	
Bilförarutredningen.....	72
Yttranden.....	79
Departementschefen.....	85
Förarprov	
Bilförarutredningen.....	88
Yttranden.....	92
Departementschefen.....	95
Personalutbildning	
Bilförarutredningen.....	96
Yttranden.....	99
Departementschefen.....	102

Körkortsregistrering	
Bilförarutredningen.....	104
Yttranden.....	105
Departementschefen.....	105
Trafikundervisningen i skolan	
Bilförarutredningen.....	106
Yttranden.....	110
Departementschefen.....	114
<b>IV. Hemställan.....</b>	<b>116</b>
Bilaga 1. Tablå över departementschefens förslag till huvudorganisation för statens trafiksäkerhetsverk.....	118
Bilaga 2. Tablå över departementschefens förslag till organisation för transportnämnden.....	119
Bilaga 3. Tablå över departementschefens förslag till personalorganisation för statens trafiksäkerhetsverk.....	120