

Nr 31

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inrättande av statens trafiksäkerhetsverk, m. m., i vad propositionen hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, jämte i ämnet väckta motioner m. m.

Genom en den 3 mars 1967 dagtecknad proposition, nr 55, har Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden föreslagit riksdagen att bifalla de förslag angående inrättande av statens trafiksäkerhetsverk m. m., om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt. I denna hemställan föreslås bl. a. att Kungl. Maj:t bereder riksdagen tillfälle att avge yttrande med anledning av vad departementschefen anfört angående körkort och trafikutbildning.

Propositionen har såvitt avser körkort och trafikutbildning hänvisats till lagutskott och tilldelats tredje lagutskottet medan den i övrigt hänvisats till statsutskottet. Tredje lagutskottet har behandlat de delar av propositionen som redovisats under rubriken Körkort och trafikutbildning m. m. utom såvitt avser vidareutbildningen för högre förarkompetens, personalutbildning och trafikundervisningen i skolorna.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen redovisas i den del varom nu är fråga 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 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.

Motionsyrkanden

Utskottet har i samband med propositionen behandlat följande i anledning av densamma väckta motioner, nämligen

A. motionen I: 729 av herrar *Sveningsson* och *Strandberg*, vari hemställes,

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om att samma kompetenskrav skall gälla förare av skolskjutsar som förare i yrkesmässig trafik».

B. de likalydande motionerna I: 727 av herr *Peterson, Eric Gustaf*, och herr *Petersson, Erik Filip*, och II: 911 av fru *Nettelbrandt m. fl.*, i vilka motioner såvitt nu är i fråga hemställes,

»att riksdagen vid sin behandling av proposition nr 55 måtte besluta,

2. att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa genom trafiksäkerhetsverkets försorg om utredning och förslag till kompetensbevis för mopedförare;

3. att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa genom trafiksäkerhetsverkets försorg om utredning och förslag till en stickprovvis utformad prövning av hälsotillstånd och körskicklighet hos körkortsinnehavare;

4. att bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda bestämmelser om tillstånd till övningskörning på motorväg;

5. att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa genom trafiksäkerhetsverkets försorg om utredning och förslag om kompletterande förarutbildning i form av krav på inom viss tid genomgångna delkurser avseende mörkerkörning och körning i halt väglag».

C. motionen II: 906 av herr *Björkman*, vari hemställes,

»att riksdagen i sitt yttrande till Kungl. Maj:t över Kungl. Maj:ts förslag till körkortsregler understryker vikten av att Kungl. Maj:t vid den slutliga utformningen av körkortsbestämmelserna så långt möjligt tar hänsyn till de resultat det nordiska ämbetsmannautskottet för körkortsregler kan komma fram till».

D. motionen II: 907 av herrar *Börjesson* i Falköping och *Gustavsson* i Alvesta, vari hemställes,

»att riksdagen vid sin behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 55 beslutar att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om att trafikmålskommittén får i uppdrag att utreda frågan om provisoriska körkort enligt i motionen uppdragna riktlinjer».

Utskottet har vidare i samband med propositionen behandlat följande *fristående motioner*, nämligen

A. de likalydande motionerna I: 642 av fröken *Stenberg* och II: 809 av fru *Heurlin* om ett centralt register över körkort, m. m., i vilka motioner hemställes,

»att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande inrättande av *dels* ett rikscentralt register över utfärdade körkort och *dels* ett rikscentralt register över personer, som utan att ha innehaft körkort dömts för olovlig körning».

B. de likalydande motionerna I: 643 av herr *Sveningsson m. fl.* och II: 570 av herr *Bengtson* i Solna *m. fl.* om skärpta krav för erhållande och innehav av körkort, i vilka motioner hemställes,

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning angående möjligheterna att genom ändrade bestämmelser för innehav av körkort erhålla ökad trafiksäkerhet».

Beträffande skälen för motionsyrkandena hänvisas, i den mån redogörelse ej lämnas nedan, till motionerna I: 643, I: 729, II: 809, II: 906, II: 907 och II: 911.

Här må anmärkas att motionen II: 910 av herr *Jansson m. fl.*, vari hemställes bl. a. att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall hemställa om förslag till 1968 års riksdag rörande en skyndsam utbyggnad av trafikyrkesskolor och jämförlig utbildning för den yrkesmässiga trafikens behov, i sin helhet behandlas av statsutskottet.

Inledning

I propositionen anför föredragande departementschefen, statsrådet Palme, under rubriken Inledning följande.

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 Göran 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 uppborrdsnämnden, riksarkivet, skolöverstyrelsen, domänstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, trafikmålskommittén, centrala civila transportkommittén (CCT), nordiska väg-

1* — *Bihang till riksdagens protokoll 1967. 9 saml. 3 avd. Nr 31*

trafikkommittén, 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, Folkrörelsernas 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, civilförsvarsstyrelsen 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.

Körkort och trafikutbildning

I det följande redovisas vad departementschefen anfört under de olika avsnitten samt de delar av bilförarutredningens betänkande och remissytt-

randena däröver som med hänsyn till innehållet i motionerna ansetts böra särskilt belysas. Skälen för motionsyrkandena redovisas under de avsnitt till vilka de närmast hänför sig.

Differentiering av körkort

Bilförarutredningen

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.

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 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 rapporteringsskyldighet 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 prövotiden 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

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.

Utredningens kompetenskrav ifråga om förare av uttryckningsfordon 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 uttryckningsfordonen.

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 förhåtttrade 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, Automobilbesiktningsmännens 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. Trafikkortsplikten 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 motorecykel 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 motorecykel och traktor samt slutligen att körkort för motorecykel 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 motorecykel.

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 last-

bil 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 utrustningsbestämme-

serna, 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 hörsel-förmåga 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 hörsel-förmåga 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 så tillvida 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.

Motioner

I motionerna *I: 727* och *II: 911* anförs såvitt avser frågan om *kompetensen för mopedförare* att det inte torde råda någon tvekan om att mopedförare ofta har bristfälliga trafikfärdigheter, särskilt teoretiska sådana. Departementschefen nöjer sig, säger man, på denna punkt med att hänvisa till den trafikundervisning som skall äga rum inom grundskolan. Eleverna anses därigenom få de erforderliga färdigheterna om trafikföreskrifter och uppträdande i trafiken. Departementschefens förslag i denna punkt är enligt motionärernas mening inte tillfredsställande. De flesta mopedförare som nu trafikerar våra vägar torde inte utgöras av grundskoleelever. Grundskolans undervisning på detta område bör vara omfattande men den når inte dem som redan slutat skolan. I likhet med NTF menar motionärerna att det inte längre är försvarbart att inte kräva någon form av utbildning och kompetensbevis för mopedförare. Inte minst i deras eget intresse bör krav uppställas för att få bruka fordonet i en alltmer forcerad trafiksitua-

tion. Hur sådan kompetens skall förvärvas bör utredas närmare. Det torde få ankomma på det nya trafiksäkerhetsverket att närmare överväga denna fråga.

Motionärerna bakom motionen *I: 729* uppehåller sig vid frågan om *kompetenskraven* för förare av *skolskjutsar* och anför bl. a. att det finns anledning att erinra om förhållandena i utlandet, där man ser mer allvarligt på frågan om skolskjutsar. Motionärerna finner det underligt om Sverige skall ha mindre krav inom detta område än vad är fallet i utlandet. Med tanke på förarnas ansvarsfulla uppgift i samband med skolskjutsar kan man, sägs det i motionen, med fog kräva en god utbildning av förarna. Samma krav bör därför gälla för förare av skolskjutsar som för förare av bilar i yrkesmässig trafik.

I motionen *II: 907* anføres bl. a. att det finns skäl beklaga, att departementschefen avvisar tanken på *provisoriska körkort*. Även om förarutbildningen effektiviseras i enlighet med de i propositionen uppdragna riktlinjerna torde det enligt motionärernas mening vara svårt att omedelbart efter det att en körkortsaspirant genomgått utbildning med bestämdhet fastställa dennes lämplighet som bilförare. Det blir närmast den tekniska färdigheten och det elementära kunnandet av trafikregler som låter sig bedömas. Det praktiska omdömet får bilföraren ofta inte tillfälle att visa förrän han eller hon — utrustad med ett körkort — befinner sig ute i den reguljära trafiken. Utan tvekan tar det en avsevärd tid innan en ny bilförare förvärvat den rutin och de erfarenheter som gör att hans duglighet som bilförare objektivt kan bedömas. Mot denna bakgrund ter det sig enligt motionärernas åsikt önskvärt med ett system enligt vilket det definitiva avgörandet beträffande en persons lämplighet som bilförare inte behöver ske förrän en tid efter det att utbildningen genomgåts. Motionärerna menar att departementschefen överdrivit då han hänvisat till den stora och komplicerade apparat som skulle krävas för en sådan anordning. Ett system med provisoriska körkort borde enligt motionärerna kunna handhas med en förhållandevis enkel administrativ apparat genom att eventuella trafikförseelser antecknas på det provisoriska körkortet. Enligt deras bedömning skulle vinsterna ur trafiksäkerhetssynpunkt väsentligt överväga de nackdelar som ur administrativ synpunkt blir följden.

Körkortsålder m. m.

Bilförarutredningen

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 körkorts-

innehavet 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 stickprovsvis 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 trafik-säkerhetsbetingad 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 stickprovsvis plockar ut olika grupper av fordonsförare med t. ex. 10, 15, 20 och 30 år gamla körkort för läkarundersökning och prov av körskicklighet.

Yttranden

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 efterkontroll, 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 Stock-*

holms, 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.

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 olycksfallsfrekvenser 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 motorecykelkörkortet föreslår utredningen ingen ändring i gällande ålder 16 år för lätt motorecykel och 18 år för tung motorecykel. 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 kostnadsmässigt 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 anmälningssskyldighet.

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 körkortstagnation, 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.

Motioner

I motionerna *I: 643* och *II: 570* anförs bl. a. att trafikolyckorna i stor utsträckning drabbar nya och unga körkortsinnehavare. All tillgänglig statistik visar att det är åldersgruppen 18—24 år som drabbas mycket hårt. Det finns enligt motionärerna anledning förmoda att dessa nya körkortsinnehavare inte har fått tillräcklig vana och undervisning. Motionärerna säger vidare att USA är det land som har de längsta erfarenheterna av problemen i ett bilsamhälle. Nya idéer och tankar inom detta område har därför i stor utsträckning sitt ursprung där. Undervisningen bedrivs där i form av t. ex. gruppdiskussioner, traditionell undervisning, användning av simulatoranläggningar. Man anser att undervisning i regel är bättre än straff eller konventionellt körkortsingripande.

Den amerikanska idén innebär, förklarar motionärerna, att varje förseelse åsätts en viss prickbelastning. När en person uppnått en viss pricksumma, följer någon form av ingripande från körkortsmyndigheternas sida. Den som inom tre år fått ett litet antal prickar erhåller ett varningsbrev. Vid ytterligare några prickar måste trafikanten inställa sig personligen för ett samtal hos polisen, och vid ytterligare prickar kan körkortet dras in tillfälligt från 15 dagar upp till tre år. Efter tre år tas alla prickar bort från registret.

Systemet innebär enligt vad motionärerna anför att man genom en avvägning av de olika bestämmelserna får en urvalsmetod, enligt vilken man utväljer de körkortsinnehavare som körkortsmyndigheterna vill titta närmare på. Vidare innebär det att trafikanterna har klart för sig att ett visst antal prickar alltid medför att trafikantens lämplighet som körkortsinnehavare undersöks.

Motionärerna förklarar att de skolor som trafiksyndaren blir skickad till inte har som främsta uppgift att höja trafikantens tekniska skicklighet, utan snarare att få honom eller henne att mogna i trafiken. I synnerhet gäller detta de yngre körkortsinnehavarna, eftersom dessa på grund av sin ungdom lättare kan påverkas.

I motionerna sägs även att på sina håll har framkommit önskemål om att göra körkortet provisoriskt under ett år. Efter prøvoåret skulle trafikanten ånyo avlägga prov på körskicklighet och mognad i trafiken. Ett annat förslag innebär att trafikanten måste genomgå läkarundersökning vart femte år för att få behålla sitt körkort och efter att ha uppnått viss ålder ännu oftare. Det är, anför motionärerna, av ytterligt stor vikt att något göres i denna fråga. Åtgärder måste vidtagas för att reducera antalet trafikolyckor i allmänhet och öka trafiksäkerheten i åldersgruppen 18—24 år i synnerhet.

Vad gäller frågan om periodisk förarkontroll anförs i motionerna *I: 727* och *II: 911* att man delar uppfattningen att det i nuläget inte är möjligt att

vidta sådana åtgärder att en dylik kontroll blir effektiv. Motionärerna vill emellertid tillstyrka förslaget om en *stickprovsvis prövning av hälsotillstånd och körskicklighet* hos vissa förare. Man kan därvid, anføres det, tänka sig olika vägar att gå fram på. En metod vore att testa trafik-kunskaper och körskicklighet m. m. hos dem som är inblandade i trafikolyckor vare sig vederbörande är vållande eller icke vållande. En annan metod, som prövats av högertrafikkommissionen, vore att testa trafik-kunskaperna på ett statistiskt lämpligt urval körkortsinnehavare samt att därefter låta dem med de lägsta kunskaperna genomgå särskilda körteknikprov. En tredje metod är den som bilförarutredningen anvisar: att stickprovsvis plocka ut olika grupper av fordonsförare med t. ex. 10, 15, 20 och 30 år gamla körkort för läkarundersökning och prov av körskicklighet. För någon form av återkommande kontroll talar också enligt motionärerna den omständigheten att reglerna för trafiken ändras snabbt och att en förbättrad förarutbildning måste anses få begränsad effekt om man inte samtidigt skapar garantier för att en förares kunskaps- och färdighetsnivå bibehålles och kompletteras. Stickprovskontrollen kan därvid ses som ett medel att motivera bilförarna att upprätthålla denna nivå. Hur stickprovskontrollen skall vara utformad bör trafiksäkerhetsverket närmare utreda.

I motionen *II: 906* anføres bl. a. att Nordiska rådet i olika sammanhang har verkat för att uppnå såvitt möjligt *enhetliga nordiska körkortsbestämmelser* för att därigenom underlätta den internordiska trafiken. Det är, säger motionären, av vikt att hålla i minnet att den ökande trafiken i vårt land både härrör från svenska trafikanter och utländska, och av naturliga skäl i första hand nordiska, på samma sätt som ett ökande antal svenska trafikanter reser utomlands, främst till grannländerna. En samordning av både vägtrafikregler och körkortsbestämmelser på det nordiska och internationella planet är därför ett starkt önskemål. Motionären erinrar om att Nordiska rådet i rekommendationen nr 8/1965 hos vederbörande regeringar hemställt att man skall genomföra gemensamma regler för förvärv, förnyande och indragande av körkort för motorfordon med sikte på att ge i ett nordiskt land utfärdat körkort samma giltighet i de övriga nordiska länderna. Motionären anför vidare att Danmarks, Finlands, Norges och Sveriges regeringar i anledning av rekommendationen tillsatt ett internordiskt ämbetsmannautskott för att undersöka denna sak. Ämbetsmannautskottet har gått igenom gällande nordiska bestämmelser på området och inlett sina överväganden om möjligheterna för att nå fram till mera likartade regler och till internordisk giltighet av körkort.

För att ej försvåra en koordination av reglerna på ett nordiskt plan i ett senare skede bör, anser motionären, redan nu de svenska reglerna i möjligaste mån anpassas till vad som, då ämbetsmannautskottets arbete slutförts, kan väntas bli allmän nordisk standard. Vid den slutliga utformningen av de svenska reglerna bör hänsyn tagas härtill.

Förarutbildning**Bilförarutredningen**

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.

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

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.

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 ifrågavarande 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 ifrågavarande kursverksamhet.

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

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 syra 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 fordons-

kunskap 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 genomgåts 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 författningensliga 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 fortbildnings-

verksamhet, som syftar till att öva upp, öka eller vidmakthålla förens 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 uppläggning av fortbildningsverksamheten.

Motioner

I motionerna I: 727 och II: 811 konstateras att det f. n. råder förbud mot *övningskörning på motorväg* och att såväl bilförarutredningen som departementschefen föreslår att detta förbud skall upprätthållas även i fortsättningen. Motionärerna delar inte denna uppfattning. I likhet med ett flertal remissinstanser anser man att utbildningen i görligaste mån bör omfatta alla de moment och tänkbara trafiksituationer som kan uppstå vid framförandet av fordon. Att därvid undanta körning på motorväg från övrig utbildning förefaller inte välbetänkt. Möjlighet bör därför föreligga att övningsköra även på motorväg. Detta utbildningsmoment bör emellertid med hänsyn till dess svårighetsgrad och de riskmoment som är förenade med sådan övningskörning förläggas till förarutbildningens slutskede.

Motionärerna anför i fortsättningen att departementschefen framhållit det angelägna i 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. Att kräva att dessa utbildningsmoment skall ingå som obligatoriska delar i den direkta förarutbildningen synes enligt motionärerna inte f. n. vara möjligt. Däremot bör exempelvis möjligheterna att kräva genomgången *kompletterande utbildning*, såsom delkurser av olika slag, övervägas avseende främst mörkerkörning men även körning i halt väglag. Genomgången och godkänd kurs kan meddelas i form av en av körkortsmyndigheten verkställd anteckning på körkortet. Sådan delkurs bör ha genomgåts inom ett år efter körkortsprovet. Hithörande frågor bör enligt motionärernas mening bli föremål för närmare utredning.

Förarprov

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 anknyter 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 anför om förarprovets närmare utformning bör härvid t. v. vara vägledande.

Körkortsregistrering

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.

Motioner m. m.

I motionerna *I: 642* och *II: 809* anförs såvitt gäller frågan om ett centralt register över körkort, att det ej sällan händer att en person, misstänkt för brott i samband varmed återkallande av körkort kan bli aktuellt, förnekar sitt körkortsinnehav. Orsaken därtill torde vara en önskan att förhindra körkortets indragande. Eftersom åtalet inte alltid väckts i det län, där körkortet utfärdats, har vederbörande myndighet ringa praktisk möjlighet att

kontrollera riktigheten av den misstänktes uppgift. Med hänsyn härtill är det enligt motionärernas mening erforderligt, att för hela landet inrättas ett centralt register över utfärdade körkort.

Beträffande frågan om registrering av personer som dömts för olovlig körning erinrar motionärerna om bestämmelserna i 3 § första stycket lagen om straff för vissa trafikbrott. För lagrummets lydelse lämnas redogörelse nedan. Motionärerna påpekar att möjligheterna att vinna utredning huruvida en person, som aldrig innehåft körkort, tidigare dömts för olovlig körning är begränsade, då dom angående olovlig körning i fall då den dömde aldrig innehåft körkort registreras endast om den olovliga körningen skett i samband med brott, som skall införas i kriminalregistret eller i det hos kontrollstyrelsen förda straffregistret. För att andra punkten i det nyss anförda lagrummet skall få avsedd effekt synes det därför motionärerna erforderligt, att för hela landet inrättas ett centralt register över personer, som, utan att ha haft körkort, dömts för olovlig körning.

I anledning av motionerna må såvitt avser frågan om registrering av personer som dömts för olovlig körning nämnas följande.

Enligt 3 § *lagen den 28 september 1951 om straff för vissa trafikbrott* skall den som för körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon dömas för olovlig körning till dagsböter, lägst tio. Har han tidigare innehåft körkort som blivit återkallat eller har brottet skett vanemässigt eller är det eljest att anse som grovt må dömas till fängelse i högst sex månader. En anledning till att brottet bedöms som grovt kan vara att fråga är om återfall. Självfallet förutsätts för tillämpning av stadgandet i sådant fall att det kan styrkas att fråga är om återfall. Känedom om tidigare ådömt straff för olovlig körning är av betydelse även vid prövning av ansökan om körkort. Enligt stadgande i 32 § 2 mom. vägtrafikförordningen får nämligen den som sakfällts för fylleri eller olovlig körning inte erhålla körkort innan två år förflutit från förseclsens begående, såvida det inte kan anses uppenbart att sökanden ändock är att bedöma som en sköt-sam person.

År 1958 genomfördes omfattande *ändringar i trafiklagstiftningen* (prop. 1958 A 69, L²U 20, rskr. 233). Bl. a. skärptes bestämmelserna om kraven för erhållande av körkort, om återkallelse och omhändertagande av körkort och om olovlig körning. Reglerna om olovlig körning erhöll härvid sin ännu gällande lydelse.

I *motioner* (I: 340 och II: 435), som väckts i anledning av den nämnda propositionen, togs upp frågan om inrättande av ett särskilt register beträffande ådömda straff för olovlig körning samt fall av återkallelse av körkort. Motionärerna ansåg det lämpligt att uppgifter i dessa hänseenden samlades

i ett centralt register. De hemställde att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla om beaktande om vad de anförde.

I utlåtandet anförde *andra lagutskottet* bl. a. följande:

Ändringarna i lagen om straff för vissa trafikbrott syftande till skärpning av åtgärderna mot *olovlig körning* vill utskottet tillstyrka. Därvid förutsätter utskottet, att brottet i allmänhet skall komma att bedömas som grovt, då fråga är om återfall.

I anslutning härtil upptar utskottet till behandling motionerna I: 340 och II: 435. Utskottet får härvid instämma i vad motionärerna framfört om nödvändigheten och lämpligheten av att ett centralt register inrättas med uppgift att registrera ådömda straff för olovlig körning samt beslut om återkallelse av körkort. Förefintligheten av ett sådant register synes vara av stor betydelse för en riktig tillämpning i åtskilliga avseenden av de i det föregående behandlade reglerna (exempelvis förbudet för den som fått sitt körkort återkallat att företaga övningskörning annorledes än vid körskola, reglerna angående prövning av körkortsansökningar, återfallsskärpning vid ådömande av straff för olovlig körning). Utskottet får således tillstyrka motionerna och samtidigt uttala den förhoppningen, att inrättande av sådant register skall kunna ske med det snaraste.

Utskottet hemställde att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening ge till känna vad utskottet anförde i anledning av de ifrågavarande motionerna.

Riksdagen biföll vad utskottet hemställt.

Riksdagens skrivelse i anledning av propositionen och de i ämnet väckta motionerna anmäldes och slutbehandlades i kommunikationsdepartementet den 16 maj 1958, varvid författningar utfärdades. Någon åtgärd med anledning av vad riksdagen anförde i frågan om inrättande av ett särskilt register beträffande ådömda straff för olovlig körning m. m. vidtogs inte.

Utskottet

I den del av propositionen varom nu är fråga redovisas på grundval av de förslag som bilförarutredningen lagt fram i betänkandet »Körkortet och trafikutbildningen» ställningstaganden rörande differentiering av körkort, körkortsålder m. m., förarutbildning, förarprov och körkortsregistrering. Riksdagen kommer senare att föreläggas de förslag till författningsändringar som föranleds av ställningstagandena. Vissa av propositionens förslag redovisas kortfattat nedan. De i ämnet väckta motionerna ävensom de fristående motioner, som behandlas i samband med propositionen, redovisas under de avsnitt till vilka de närmast hänför sig.

Differentiering av körkort. I detta avsnitt föreslås att förarbevisen skall vara av fem olika slag, nämligen körkort för personbil och lätt lastbil, för tung lastbil, för buss, för motorcykel eller för traktor. I viss utsträckning skall körkort med undantag för traktorkörkort gälla även för annan for-

donstyp än den som det utfärdats för. Körkort för buss och tung lastbil skall utan särskild prövning berättiga till yrkesmässig personbefordran samt förande av fordon med tillkopplat släpfordon. Innehavare av körkort för personbil och lätt lastbil skall vidare få föra fordon vid yrkesmässig personbefordran och med tillkopplat tungt släpfordon efter särskild prövning och angivande härav på körkortet. De nämnda reglerna rörande personbefordran och släpfordon ersätter bestämmelserna om trafik kort i förordningen angående yrkesmässig trafik.

Mot de nämnda förslagen har inte framställts någon erinran i motionerna. Så har däremot skett beträffande vissa av de frågor som inte för- anlett något departementschefens förslag till åtgärd. Sålunda har i motionerna I: 727 och II: 911 hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall hemställa om utredning och förslag genom trafiksäkerhets- verkets försorg till kompetensbevis för mopedförare. I motionen I: 729 begärs att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall anhålla om att sam- ma kompetenskrav som gäller förare i yrkesmässig trafik skall gälla även förare av skolskjutsar. I motionen II: 907 slutligen hemställs att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall anhålla om att trafikmålskommittén får i uppdrag att utreda frågan om provisoriska körkort enligt i motionen angivna riktlinjer.

Vad först gäller frågan om kompetensbevis för mopedförare vill ut- skottet erinra om att tanken på krav på sådana bevis avvisats av stats- makterna vid mopedförordningens tillkomst år 1960. Riksdagen har år 1964 intagit samma ståndpunkt. Något skäl för ändrat ställningstagande synes inte föreligga. Som departementschefen anför bör det vara ett led i grundskolans trafikundervisning att ge eleverna erforderliga kunskaper om gällande trafikföreskrifter och om uppträdandet i trafiken för bl. a. mopedtrafikanter. Det är visserligen en brist att undervisningen inte når dem som redan slutat skolan, men ungdomen utgör dock en mycket be- tydande grupp bland mopedförarna. Andelen sådana trafikanter som er- hållit del av skolans grundläggande trafikundervisning ökar därjämte successivt. Utskottet avstyrker sålunda motionerna I: 727 och II: 911 i denna del.

Vad beträffar skolskjutsarna är det självfallet angeläget att denna förar- uppgift anförtros endast därför lämpliga personer. Så torde också oftast vara förhållandet. I stor utsträckning förs skolskjutsarna sålunda av per- soner med trafik kortskompetens som busschaufförer och droskförare. Efter genomförande av propositionsförslaget ligger det — om särskilda kompe- tenskrav skall uppställas — närmast till hands att som minimum kräva körkort för personbil och lätt lastbil kompletterat med särskilt behörig- hetsbevis för yrkesmässig personbefordran. Förhållandena på detta område skiftar emellertid högst avsevärt i olika trakter av landet, och uppställande

av ett formellt kompetenskrav skulle åtminstone i vissa glesbygder sannolikt få till följd att det inte finns tillräckligt antal förare av skolskjutsar med föreskriven kompetens. Främst med hänsyn härtill anser utskottet liksom departementschefen att särskilda krav i fråga om körkort inte bör uppställas för förare av skolskjutsar.

Frågan om provisoriska körkort har tidigare prövats av riksdagen, senast år 1962. Vad som därefter inträffat synes närmast ha stärkt skälen mot sådana körkort. Utskottet kan här hänvisa till vad departementschefen vid sitt ställningstagande anför om effektivare förarutbildning och förarprov samt effektivare trafikövervakning. Vidare är som departementschefen även nämner körkortet så till vida provisoriska att de kan återkallas av körkortsmyndigheten. Hela återkallelsesystemet överses f. n. av trafikmålskommittén, som härvid bl. a. prövar frågan om införande av tidsbestämda kortare körkortsåterkallelser vid sådana trafikförseelser som inte bör föranleda en mera långvarig förlust av förarbevisen. Utskottet anser mot bakgrunden av vad nu sagts att införandet av provisoriska körkort inte skulle innebära sådan vinst från trafiksäkerhetssynpunkt, som står i rimlig proportion till det arbete och de kostnader som det föreslagna systemet måste medföra. Detta synes sålunda, om det skall bli verksamt, förutsätta inte bara att en prövning föregår utfärdandet av det slutgiltiga körkortet utan även en effektiv kontroll av att vederbörande under prövotiden verkligen fört motorfordon i godtagbar omfattning. Skäl för ytterligare utredning av frågan föreligger inte. Utskottet avstyrker sålunda motionen II: 907.

Departementschefens i det föregående nämnda förslag godtages. Vad han anför i de delar som inte behandlats särskilt föranleder inte någon erinran.

Körkortsålder m. m. Den nedre åldersgränsen för körkort för personbil och lätt lastbil föreslås i propositionen bli densamma som nu gäller för körkort för bil, dvs. 18 år. För busskörkort och körkort för tung lastbil avses samma åldersgräns bli 21 resp. 19 år. Beträffande åldersgränserna för körkort för motorcykel och traktor föreslås ingen ändring i gällande regler.

Övningskörning med personbil och lätt lastbil skall enligt förslaget tillåtas vid en ålder av 17 år och 9 månader. För rätt att övningsköra med tung lastbil och buss skall gälla att eleven skall inneha körkort för personbil och lätt lastbil. Övningskörning med buss skall dock tillåtas först vid 20 års ålder.

Inte heller nu nämnda förslag har föranlett några motionsyrkanden.

I de fristående motionerna I: 643 och II: 570 hemställes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning angående möjligheterna att genom ändrade bestämmelser för innehav av körkort erhålla ökad trafiksäkerhet. Motionärerna tar särskilt sikte på åtgärder för att minska antalet trafikolyckor bland unga förare. De redovisar i samman-

hanget det amerikanska »pricksystemet» som underlag för ingripanden från körkortsmyndigheternas sida mot olämpliga fordonsförare och aktualiserar frågorna om provisoriska körkort och periodisk förarkontroll.

I motionerna I: 727 och II: 911 yrkas att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall hemställa om utredning och förslag genom trafiksäkerhetsverkets försorg till en stickprovvis utformad prövning av hälsotillstånd och körskicklighet hos körkortsinnehavare.

Som framgår av motionen II: 906 har regeringarna i de nordiska länderna på hemställan av Nordiska rådet tillsatt ett internordiskt ämbetsmannautskott med uppgift att undersöka möjligheterna att genomföra gemensamma regler för förvärv, förnyande och indragande av körkort för motorfordon med sikte på att ge i ett nordiskt land utfärdat körkort samma giltighet i de övriga nordiska länderna. I motionen hemställas att riksdagen i sitt yttrande skall understryka vikten av att Kungl. Maj:t vid den slutliga utformningen av körkortsbestämmelserna så långt möjligt tar hänsyn till de resultat som ämbetsmannautskottet kan komma fram till.

I anledning av vad i motionerna I: 643 och II: 570 anförts om det amerikanska »pricksystemet» vill utskottet framhålla, att den svenska trafiklagstiftningen inte saknar regler, som syftar till att uppspara olämpliga förare och vidta åtgärder mot dem. Reglerna bygger bl. a. på att domstolarna, nykterhetsnämnderna och polismyndigheterna ålagts en omfattande underrättelseskyldighet gentemot länsstyrelserna beträffande ådömda straff m. m., som är av betydelse i sammanhanget. Länsstyrelserna kan i sin tur alltefter omständigheterna meddela beslut om varning eller återkallelse av körkort. Hela frågan om påföljdssystemet vid trafikförseelser utreds emellertid f. n. av trafikmålskommittén från kriminalpolitiska utgångspunkter. Även det uppslag, som innebär införande av ett särskilt »pricksystem», torde därvid komma att prövas. Frågan om införande av provisoriska körkort har utskottet berört ovan. Vad beträffar tanken på en periodisk förarkontroll har den avisats av såväl bilförarutredningen som en så gott som enhällig remissopinion. Även departementschefen ansluter sig härtill. Utskottet finner inte skäl att inta annan ståndpunkt. Problemet med den höga olycksfallsfrekvensen hos unga fordonsförare har på senare tid uppmärksamats från olika håll, och vissa undersökningar på området har redan påbörjats. Någon riksdagens åtgärd i anledning av motionerna är med hänsyn till vad som nu sagts inte erforderlig.

Vad gäller frågan om stickprovvis prövning av hälsotillstånd och körskicklighet hos körkortsinnehavare anser departementschefen inte att förhållandena nu är sådana att en dylik prövning bör genomföras. Utskottet anser inte heller att tillräckliga motiv för en mer omfattande sådan verksamhet med sikte på att kontrollera vissa förarkategorier från trafiksäkerhetssynpunkt föreligger. Frågan har emellertid sitt intresse på så sätt att en

stickprovsvis företagen undersökning av hälsotillstånd, körskicklighet, kunskaper om gällande trafikregler och vägmärken m. m. hos ett representativt urval fordonsförare skulle kunna ge värdefulla uppslag för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. För genomförandet av en sådan undersökning torde det inte vara tillräckligt att lita till frivillig medverkan från fordonsförarnas sida. Bestämmelser som ger möjlighet att ålägga vissa förare att underkasta sig provning synes sålunda vara erforderliga. Utskottet anser därför att det i samband med utarbetande av de i nu förevarande sammanhang erforderliga författningsändringarna bör övervägas, om inte möjlighet för Kungl. Maj:t att förordna härom bör införas.

Utskottet anser det ligga i sakens natur att man från svensk sida på allt sätt bör söka medverka till att Nordiska rådets hemställan angående gemensamma körkortsregler i de nordiska länderna uppfylls. Det nu i anledning av rådets hemställan pågående arbetet kan självfallet komma att föranleda ändringar i de svenska bestämmelserna på området. När eventuella förslag i detta hänseende kan framläggas synes f. n. ovisst. Utskottet förutsätter emellertid att i den mån så är möjligt och lämpligt resultatet av enhetssträvandena beaktas redan i det förslag till författningsändringar som skall föreläggas riksdagen i anledning av förevarande avsnitt av propositionen.

Departementschefens förslag beträffande körkortsålder och minimiålder för övningskörning och vad han i övrigt anfört i de delar som inte behandlats särskilt föranleder ingen erinran.

Förarutbildningen. Departementschefen har under detta avsnitt i huvudsak godtagit bilförarutredningens förslag beträffande förarutbildningens målsättning och innehåll. Förslaget innebär bl. a. att de allmänna krav som nu gäller för förarutbildningen utvidgas. Mer tid än f. n. skall vidare ägnas åt övning i landsvägkörning. Möjligheterna till körning i mörker och halt väglag skall tillvaratas. Den teoretiska och den praktiska utbildningen skall samordnas på ett från pedagogisk synpunkt lämpligare sätt än som nu i allmänhet är fallet. — Förbudet mot övningskörning på motorväg föreslås i propositionen skola bestå.

I motionerna I: 727 och II: 911 hemställes att riksdagen skall bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda bestämmelser om tillstånd till övningskörning på motorväg. Vidare begärs att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall hemställa om utredning genom trafiksäkerhetsverkets försorg angående kompletterande förarutbildning i form av krav på inom viss tid genomgångna delkurser avseende mörkerkörning och körning i halt väglag.

Trafiken på motorvägarna framgår så gott som alltid i mycket höga hastigheter. Att tillåta övningskörning på sådana vägar kan därför befaras medföra störningar i trafikrytmen och risker som övriga trafikanter inte skall behöva räkna med. Även önskemålet att bestämmelserna på området

överensstämmar med de internationella reglerna talar för att förbudet mot övningskörning på motorväg, vilket f. ö. från och med den 3 september 1967 även kommer att gälla motortrafikled, bör bestå.

Som departementschefen anför bör vid förarutbildningen möjligheterna till körning i mörker och halt väglag tillvaratas. Under en stor del av året ges det emellertid inte tillfälle till övningskörning i halt väglag. I någon mån gäller detta även körning i mörker. Många körkortselever får därför ingen eller endast ringa övning i sådan körning. Utskottet vill med hänsyn till dessa övningsmoments betydelse framhålla vikten av att frivillig utbildning i mörker och halt väglag främjas. Att kräva obligatorisk genomgång av särskilda kurser synes emellertid med hänsyn till de vitt skiftande förhållanden under vilka förarna använder sina fordon inte vara påkallat.

Utskottet lämnar med avstyrkande av motionerna I: 727 och II: 911 i nu aktuella delar vad departementschefen anför utan erinran.

Förarprov. I propositionen ansluter sig departementschefen till det förslag bilförarutredningen framlagt rörande förarprovets närmare utformning. Förslaget innebär bl. a. att längre tid än f. n. skall ägnas åt de muntliga förhör och praktiska körprov som körkortsaspiranterna genomgår.

Utskottet saknar anledning till erinran mot vad departementschefen anfört.

Körkortsregistrering. Under detta avsnitt i propositionen redovisas bl. a. att departementschefen erhållit bemyndigande att tillkalla en sakkunnig för förnyad prövning av frågan om körkortsregistreringssystemet. Utredningen skall enligt direktiven sikta på en lösning med ett centralt körkortsregister. Utredningen skall också undersöka möjligheterna att centralt registrera sådana brott och förseelser av körkortslösa som för dem som har körkort föranleder anteckning i körkortsregistret. Härmed torde avses bl. a. olovlig körning.

I de fristående motionerna I: 642 och II: 809 hemställas att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall anhålla om utredning rörande inrättande av dels ett centralt register över utfärdade körkort, dels ett centralt register över personer som utan att ha innehaft körkort dömts för olovlig körning.

Vad som förekommit i denna del av ärendet föranleder inte något annat utskottets yttrande än att motionernas syfte genom vad departementschefen anför får anses tillgodosett.

Utskottet får hemställa,

A. att riksdagen måtte såsom sitt yttrande i anledning av propositionen nr 55 i den del, varom nu är fråga, åberopa vad utskottet ovan anfört;

B. att följande motioner, nämligen

1. I: 642 och II: 809,

2. I: 643 och II: 570,

3. I: 727 och II: 911 i den del, varom nu är fråga,
4. I: 729,
5. II: 906 och
6. II: 907,

i vad de ej kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anført och hemställt icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 13 april 1967

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson*, Svante Kristiansson, Knut Johansson*, Ebbe Ohlsson, Erik Jansson, Nils-Eric Gustafsson*, Åkeson och fru Landberg;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, fru Torbrink, herrar Grebäck, Hedin, Tobé, Svenning och From.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herr *Tobé*, vilken ansett

a) att det avsnitt under rubriken Utskottet, som behandlar förarutbildningen, bort ha följande lydelse:

Förarutbildningen. Departementschefen har ——— lika med utskottet ——— skola bestå.

I motionerna ——— lika med utskottet ——— halt väglag.

Utskottet anser i likhet med departementschefen att skäl kan anföras såväl för som mot ett förbud mot övningskörning på motorväg. Särskild vikt synes emellertid böra läggas vid följande förhållanden. Vissa moment i samband med körning på motorväg fordrar en speciell teknik hos fordonsförarna. Särskilt gäller detta inkörning på och avkörning från motorväg. Med den utbyggnad av motorvägsnätet som nu sker blir det allt viktigare att fordonsförarna behärskar denna teknik. Utskottet anser att den säkrast och snabbast kan inläras genom direkt övningskörning på motorväg under erfaren ledning. Möjligheterna att i annan ordning tillgodose behovet av sådan utbildning är uppenbarligen mycket begränsade. De nackdelar som kan vara förenade med att slopa förbudet mot övningskörning på motorväg synes till största delen kunna elimineras genom att särskilda regler för

sådan körning utfärdas. Dessa synes kunna avse t. ex. att övningskörning på motorväg får ske endast i trafikskola och sedan eleven tillägnat sig erforderliga kunskaper i vanlig landsvägskörning. Utskottet anser med hänsyn till vad nu sagts att Kungl. Maj:t bör bemyndigas att medge övningskörning på motorväg och föreskriva de villkor som bör gälla för sådan körning. Bemyndigandet bör avse även övningskörning på motortrafikled.

Som departementschefen ——— lika med utskottet ——— vara påkallat.

Med den jämkning som föranleds av vad utskottet uttalat beträffande övningskörning och med avstyrkande av motionerna I: 727 och II: 911 såvitt avser kompletterande förarutbildning lämnar utskottet vad departementschefen anför utan erinran.

b) att utskottet under A. bort hemställa,

dels att riksdagen i anledning av motionerna I: 727 och II: 911 måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att medge övningskörning på motorväg och motortrafikled och föreskriva de villkor som bör gälla för sådan körning,

dels att riksdagen i övrigt måtte såsom sitt yttrande i anledning av propositionen nr 55 i den del, varom nu är fråga, åberopa vad utskottet ovan anfört.