

Nr 60

Utlåtande i anledning av motion om införande i yrkesskolorna av bussförarutbildning samt sänkning av minimiåldern för trafik kort för buss.

Tredje lagutskottet har behandlat en inom riksdagens första kammare väckt och till lagutskott hänvisad motion, nr 246, av herr *Berglund*.

I motionen hemställles

»dels att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om åtgärder för utbildning av bussförare inom yrkesskolans ram,

dels att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om förslag om sänkning av åldersgränsen för trafik kort för buss från 21 till 20 år eller — under förutsättning av genomgången bussförarutbildning inom yrkesskolans ram — till 19 år».

Över motionen har utskottet på sätt föreskrives i 46 § riksdagsordningen inhämtat utlåtanden från skolöverstyrelsen och statens trafiksäkerhetsverk.

Gällande bestämmelser om körkortsålder

Enligt gällande föreskrifter i 29 § *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* 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 endast 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. Körkort för bil berättigar även till förande av motorcykel och traktor. Motorcykelkörkort gäller även för traktor.

I 27 § *förordningen den 25 oktober 1940 ang. yrkesmässig trafik* föreskrivs att ingen får föra bil i yrkesmässig trafik utan särskilt tillstånd (trafikkort). För trafik kort krävs att sökanden skall ha fyllt 21 år. Trafikkort som berättigar till förande i yrkesmässig trafik av lastbil för befordran av, förutom fordonets besättning, uteslutande gods, får dock enligt *kungörelse den 23 maj 1952 om åldergräns för erhållande av vissa trafik kort* utfärdas för den som fyllt 18 men ej 21 år. Då innehavare av sådant trafik kort uppnått 21 års ålder gäller kortet som tillstånd att utan begränsning föra lastbil ävensom personbil i yrkesmässig trafik. Trafikkort berättigar icke till förande av omnibus i yrkesmässig trafik med mindre detta särskilt angivits på trafik kortet.

Motionen

I motionen framhålls till en början att busstrafikföretagen, särskilt inom tätortsregionerna, länge haft svårigheter att rekrytera tillräckligt antal bussförare. Dessa rekryteringssvårigheter kan enligt motionären förväntas öka. Åtgärder måste därför vidtas för att underlätta busstrafikföretagens möjligheter att anställa erforderlig personal.

Motionären påpekar att busstrafikföretagens svårigheter att nyrekrytera personal till stor del beror på att den gällande åldersgränsen för trafik kort för buss omöjliggör rekrytering direkt från skolorna, i första hand yrkesskolorna. Vid avgången från yrkesskolan är eleverna i regel 18 år. De har då inte möjlighet att börja arbeta som bussförare. Däremot finns det möjlighet att före 21 års ålder börja arbeta inom transportväsendet som förare av tung lastbil.

Motionären anför vidare att en mycket viktig del av de skolreformer, som för närvarande håller på att genomföras, gäller en kraftig utbyggnad av yrkesutbildningen. Tyvärr kan man enligt motionären konstatera att yrkesutbildningen för de ungdomar som önskar arbete inom transportsektorn är relativt dålig. En viss utbildning av lastbilsförare inom yrkesskolans ram har dock påbörjats på olika orter i landet. Ur busstrafikföretagens synpunkt är det synnerligen viktigt att en effektiv yrkesutbildning av bussförare och trafikpersonal kan komma till stånd inom yrkesskolans ram. Denna utbildning bör fullbordas mellan 18 och 19 års ålder. Under detta år kan man bl. a. få upp till 200 timmars övningskörning med buss under förutsättning att vanligt bilkörkort erhållits vid ungefär 18 års ålder.

En bussförarutbildning inom yrkesskolans ram blir emellertid inte meningsfull, om inte arbete som bussförare kan beredas efter avslutad yrkesutbildning. För att detta skall möjliggöras krävs enligt motionären en sänkning av åldersgränserna för trafik kort för buss. Motionären anser att åldersgränsen i första hand bör kunna sänkas till 20 år, eftersom myndighetsåldern har sänkts till denna gräns. En ytterligare sänkning till 19 år bör också kunna ske för dem som genom bussförarutbildning inom yrkesskolans ram förvärvat erforderlig kompetens.

1967 års riksdag

I *proposition till 1967 års riksdag (nr 55)* beredde Kungl. Maj: t riksdagen bl. a. tillfälle att avge yttrande med anledning av vad i propositionen anförts rörande körkort och trafikundervisning. De i propositionen redovisade ställningstagandena beträffande dessa frågor byggde på de förslag som *bilförarutredningen* lagt fram i betänkandet »Körkortet och trafikutbildningen» (SOU 1965: 42).

Vad först angår frågan om körkort förordade *bilförarutredningen* att förarbevisen differentierades med hänsyn till de svårigheter det innebar att föra olika fordonstyper samt till graden av trafikfarlighet hos fordons-typerna. Utredningen föreslog därför att särskilda körkort skulle 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, och
- D. traktor.

Beträffande de olika körkortens giltighet föreslog utredningen vidare *dels* att körkort för klass B skulle gälla även för klass A och *dels* att traktor skulle få föras även av innehavare av annat körkort. Däremot föreslogs att motorcykel skulle få föras endast av den som innehade C-körkort. Vidare föreslogs körkort för fordonsklass B berättiga till yrkesmässig personbefordran samt förande av fordon med tyngre släpfordon. Körkort för fordonsklass A föreslogs gälla för sådan trafik endast om körkortsmyndigheten gjort särskild anteckning härom på körkortet.

När det gällde *minimiåldern för körkort* föreslog utredningen att åldersgränsen för A-körkortet sattes till 18 år. För fordonsklasserna C och D fann utredningen ej skäl att föreslå ändring i gällande bestämmelser. Beträffande B-körkortet föreslog utredningen 19 år som minimiålder. Till stöd härför anförde utredningen.

Detta körkort avses ersätta det nuvarande trafik kortet. Utredningen har vid sina överväganden rörande minimiåldern för rätt att föra tyngre fordon å ena sidan ansett tidigare åberopade motiv för trafik kortsåldern — 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 sisinämnda klass. Utredningen har därför stannat för att föreslå 19 år som minimiålder för B-körkortet.

Utredningens förslag om 19 år som minimiålder för B-körkortet mötte under remissbehandlingen tämligen omfattande kritik. Ett mindre antal remissinstanser bl. a. *poststyrelsen*, *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *NTF*, *statens biltrafiknämnd*, *Svenska lokaltrafikförbundet*, *Svenska omnibusägareförbundet* och *M* tillstyrkte dock förslaget. *Svenska kommunalarbetsförbundet* ansåg sig med hänsyn till rekryteringssvårigheterna inte böra avstyrka sänkningen till 19 års ålder.

Svenska transportarbetareförbundet framhöll att en absolut förutsättning för att förbundet skulle kunna godkänna förslaget var att åtgärder omedel-
1*— *Bihang till riksdagens protokoll 1970. 9 saml. 3 avd. Nr 60*

bart vidtogs för en snabb utbyggnad av yrkesutbildningen av förare i yrkesmässig trafik.

Svenska stadsförbundet godtog 19-årsgränsen men förutsatte viss dispens för kommunala trafikföretag.

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

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

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

Sveriges bilskolors riksförbund förordade 21-årsgränsen för all yrkesmässig personbefordran. *Folkrörelsernas trafikskoleförbund* föreslog 19 år för den som utbildas i yrkesskola men i övrigt 21 år.

I *propositionen* uttalade chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Palme, att den av bilförarutredningen föreslagna differentieringen av förarbevisen innebar påtagliga fördelar i jämförelse med gällande system och en anpassning till motsvarande föreskrifter i 1949-års vägkonvention. Departementschefen konstaterade vidare att till skillnad från konventionen hade utredningen föreslagit samma körkort för tung lastbil och buss. Han ansåg dock att avvikelser från konventionsbestämmelserna borde ifrågakomma endast då vägande skäl kunde anföras härför. Med denna utgångspunkt borde i likhet med konventionens bestämmelser skilda körkort gälla för tung lastbil och för buss. Departementschefen föreslog därför att körkort skulle 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. Vidare föreslogs att körkort för buss skulle gälla även för övriga fordon, körkort för tung lastbil för övriga fordon utom buss, körkort för personbil och lätt lastbil för traktor och i motsats till utredningen även för motorcykel samt slutligen körkort för motorcykel även för traktor. Departementschefen godtog vidare att körkort för buss och tung lastbil utan särskild prövning skulle berättiga till yrkesmässig personbefordran samt förande av fordon med tillkopplat släpfordon. Kraven för erhållande av körkort för buss och för tung lastbil förutsattes enligt departementschefen bli så höga och förarproven så utformade att den som förvärvat körkort av ifrågavarande slag utan särskild prövning borde få föra fordon vid yrkesmässig personbefordran.

När det gällde minimiåldern för körkort godtog departementschefen utredningens förslag såvitt avsåg A, C och D-korten. Beträffande B-kortet anförde departementschefen följande.

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.

Departementschefens förslag föranledde inte några motionsyrkanden. Tredje lagutskottet uttalade i sitt av riksdagen godtagna utlåtande (3LU 1967:31) att departementschefens förslag beträffande differentiering av körkort och körkortsålder icke föranledde någon erinran.

Beträffande frågan om de framtida formerna för vidare utbildning för högre förarkompetens anförde bilförarutredningen att utredningens förslag att bestämmelserna om trafik kort skulle slopas och att rätten att föra tung lastbil och buss skulle göras beroende av innehav av körkort för fordonsklass B skulle få bl. a. den verkan att detta kvalificerade förarbevis framdeles måste förvärfvas av envar som ville föra sådant fordon. En konsekvens härav måste enligt utredningens mening bli att den som fyllt 18 år och hade körkort för fordonsklass A skulle äga rätt att övningsköra med tung lastbil eller buss, därvid som förutsättning borde gälla att han stod under uppsikt av person, som fyllt 21 år och som sedan minst ett år var innehavare av körkort för klass B samt hade vana och skicklighet att köra fordon av angiven klass. Då det i allt väsentligt rörde sig om utbildning av yrkesförare var det följdriktigt och lämpligt att utbildningen i största möjliga utsträckning meddelades inom ramen för yrkesskolornas verksamhet. Utredningen förordade därför en mera omfattande utbildningsverksamhet på detta område. Utredningen påpekade också de möjligheter som fanns 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.

Utredningens förslag vann allmän anslutning bland de remissinstanser

som berörde frågan. Flera remissinstanser konkretiserade sitt yrkande om förstärkning av yrkesskoleundervisningen för bilförare till att på sikt gälla minst en yrkesskola i varje län. *Svenska transportarbetareförbundet* uttalade även att från förbundets synpunkt alla andra utbildningsvägar betraktas som provisorier och nödlösningar.

Departementschefen anförde i propositionen beträffande förevarande fråga följande.

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.

I anledning av propositionen väcktes i denna del en *motion II: 910* av herr *Jansson m. fl.*, vari hemställdes bl. a. att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle hemställa om förslag till 1968 års riksdag rörande en skyndsamt utbyggnad av trafikyrkesskolor och jämförlig utbildning för den yrkesmässiga trafikens behov.

Motionen och propositionen i denna del behandlades av statsutskottet som i sitt av riksdagen godkända utlåtande (SU 1967: 89) anslöt sig till departementschefens uppfattning och följaktligen inte kunde biträda yrkandet i motionen.

Det av riksdagen tillstyrkta förslaget om nya körkort har ännu icke genomförts utan förslaget har vilat i avvaktan på att frågor om körkortens utformning och ett nytt centralt körkortsregister utreddes av körkortsutredningen. I ett våren 1970 avlämnat betänkande »Körkort och körkortsregistrering» (SOU 1970: 26) har utredningen framlagt ett slutligt förslag beträffande körkortens utformning samt ett principförslag till utformning av det nya centrala körkortsregistret. Utredningen fortsätter arbetet med detaljutformningen av registret jämte arbetsrutiner m. m.

Remissyttranden

Trafiksäkerhetsverket anför i sitt yttrande först att verket vill understryka betydelsen av att utbildning av förare av tunga fordon i så stor utsträckning som möjligt förläggs till yrkesskolorna. Sådan utbildning förekommer emellertid för närvarande endast vid ett begränsat antal yrkesskolor. Genomförandet av det differentierade körkortssystemet kommer enligt verket att kraftigt öka behovet av utvidgad utbildning av förare av

tyngre fordon vid yrkesskolorna. Sedan ytterligare data insamlats kommer därför överläggningar att tas upp mellan verket, arbetsmarknadsstyrelsen, skolöverstyrelsen och kommunförbundet i denna fråga. Samråd kommer därvid även att ske med försvaret, som för närvarande bedriver fritidsundervisning för värnpliktig personal som önskar utbildning till förare av lastbil och buss. Kompletteringsutbildning av lastbilsförare, som önskar behörighet att föra buss, bör dock enligt verkets mening kunna ske även i de större bussföretag, som har möjlighet att anordna sådan utbildning.

Den av motionären föreslagna sänkningen av åldersgränsen för trafik kort för buss borde i och för sig vara ägnad att underlätta rekryteringen av bussförare. Visserligen kan många förare skaffa sig lastbilsförarutbildning och efter praktik som lastbilsförare skaffa sig erforderlig kompletteringsutbildning för förande av buss när man uppnått föreskriven ålder. Man får emellertid räkna med att andra drar sig för det relativt tunga arbetet som lastbilsförare och vill inrikta sig direkt på arbetet som bussförare och då blir olägenheterna av nuvarande åldersgräns särskilt framträdande. Även om det icke finns något mera genomarbetat material som belyser riktigheten av viss åldersgräns, vill verket dock för sin del hävda att förande av buss kräver sådan mognad och erfarenhet i trafiken, att man trots de berörda olägenheterna inte bör frångå den åldersgräns för förande av buss, som fastställts i riksdagens principbeslut om införande av differentierade körkort. Verket vill därför avstyrka motionen i denna del.

Skolöverstyrelsen hänvisar först till sitt yttrande den 3 november 1965 över bilförarutredningens ovan under 1967 års riksdag redovisade betänkande. I nämnda yttrande anförde styrelsen att styrelsen delade de sakkunnigas grundsyn beträffande differentiering av körkort efter fyra fordonsklasser samt att minimiåldern för erhållande av körkort för fordon enligt klass B skulle vara 19 år. När det gällde trafikutbildningen framhöll styrelsen vikten av att yrkesutbildningen gavs ökade resurser, så att särskilt utbildningen till högre förarkompetens kunde utvecklas och utökas. Styrelsen påpekade också att från olika slag av näringsidkare inom transport- och kommunikationsområdet vid flera tillfällen framhållits att det rådde ett påtagligt samband mellan lönsamheten och förarnas yrkeskunnande — trafiktekniskt och transporttekniskt. Det var därför enligt styrelsens uppfattning icke enbart från trafiksäkerhetssynpunkt utan även för att ge samhället en på rätt sätt fungerande transportapparat, som den av samhället bedrivna förarutbildningen borde utökas.

Styrelsen framhåller i sitt yttrande till riksdagen vidare att flera kurser för utbildning av bussförare startat de senaste åren. Det finns enligt styrelsen inget som hindrar att man från bussföretagens sida tar upp denna fråga direkt med yrkesskolorna i aktuella kommuner, vilka skolor har att i vederbörlig ordning söka om inrättandet av ifrågasatt kurs.

Utskottet

I motionen hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär *dels* åtgärder för utbildning av bussförare inom yrkesskolans ram, *dels* förslag om sänkning av åldersgränsen för trafik kort för buss från 21 år till generellt 20 år samt beträffande förare, som genomgått bussförarutbildning inom yrkesskolans ram, till 19 år. Till stöd för yrkandena har motionären åberopat att bussföretagen har svårigheter att rekrytera tillräckligt antal bussförare. Dessa svårigheter, som är särskilt framträdande inom tätortsregionerna, kan enligt motionären förväntas öka.

Utbildning av bussförare. Motionären konstaterar att det visserligen påbörjats utbildning av lastbilsförare i yrkesskolans regi men att yrkesutbildningen inom transportsektorn som helhet betraktad är relativt dålig. Från busstrafikföretagens synpunkt är det enligt motionären viktigt att en effektiv yrkesutbildning inom yrkesskolans ram kommer till stånd även beträffande bussförare och trafikpersonal.

Utskottet finner det angeläget att bussförarna får en gedigen yrkesutbildning och att en sådan utbildning i största möjliga utsträckning meddelas inom ramen för yrkesskolornas verksamhet. Såsom framgår av redogörelsen över remissyttrandena har emellertid redan flera yrkesskolekurser för bussförare kommit till stånd. Vid behov av ytterligare kurser kan bussföretagen, såsom skolöverstyrelsen framhåller, ta direkt kontakt med vederbörande yrkesskolor, som därefter har att i vanlig ordning söka medel för inrättandet av begärda kurser. Motionärens önskemål om utbildning av bussförare inom yrkesskolans ram synes därför väl tillgodosett. Det bör emellertid beaktas att behovet av vidgad utbildning för förare av tyngre fordon med all sannolikhet kommer att öka betydligt när det av riksdagen år 1967 tillstyrkta, differentierade körkortssystemet genomförts. Trafiksäkerhetsverket upplyser att verket därför kommer, sedan ytterligare data insamlats, att ta upp överläggningar med arbetsmarknadsstyrelsen, skolöverstyrelsen och Kommunförbundet i denna fråga varvid även samråd kommer att ske med försvaret, som bedriver viss trafikundervisning för värnpliktig personal.

Med hänsyn till vad sålunda anförs bör motionen i denna del inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Minimiålder för busskörkort. I 27 § förordningen angående yrkesmässig trafik föreskrivs att ingen får föra bil i yrkesmässig trafik utan särskilt tillstånd (trafik kort). För trafik kort krävs att sökanden skall ha fyllt 21 år. Trafik kort berättigar till förande av buss i yrkesmässig trafik endast om detta särskilt angivits på trafik kortet.

Motionären framhåller att busstrafikföretagens svårigheter att rekrytera personal till stor del beror på att åldersgränsen för trafik kort omöjliggör rekrytering direkt från yrkesskolorna. Motionären påpekar vidare att en bussförarutbildning inom yrkesskolans ram inte är meningsfull, om inte

arbete som bussförare kan beredas eleverna omedelbart efter avslutad yrkesutbildning. En sänkning av åldersgränsen för trafik kort för buss är därför nödvändig, anser motionären. I första hand bör åldersgränsen kunna sänkas till 20 år, bland annat av det skälet att myndighetsåldern sänkts till denna gräns. Enligt motionärens mening bör också en möjlighet att få busskörkort redan vid 19 år kunna beredas dem som genom utbildning inom yrkeskolans ram förvärvat erforderlig kompetens.

Såsom framgår av den föregående redogörelsen hade bilförarutredningen föreslagit införandet av ett särskilt körkort för tung lastbil och buss för vilket skulle gälla en minimiålder av 19 år. Den föreslagna åldersgränsen mötte emellertid vid remissbehandlingen viss kritik. Sålunda hävdades att förandet av buss i yrkesmässig trafik krävde särskild mognad och erfarenhet och att den föreslagna minimiåldern för bussförare därför var för låg. I den till 1967 års riksdag avlämnade propositionen med förslag till ett nytt, differentierat körkortssystem förklarade departementschefen att han fann goda skäl tala för denna uppfattning. I propositionen föreslogs därför införandet av ett särskilt busskörkort för vilket skulle gälla en minimiålder av 21 år. Beträffande körkortet för tung lastbil godtogs i propositionen utredningens förslag om en nedre åldersgräns av 19 år. Propositionen tillstyrktes av riksdagen.

Enligt utskottets mening finns det skäl till att kravet på mognad och erfarenhet sättes högre för bussförare än för förare av t. ex. tyngre lastfordon. Det bör emellertid beaktas att ungdomen till följd av bl. a. bättre utbildning nu måste anses nå en tidigare mognad än som förr var fallet. Detta förhållande återspeglas bl. a. i att myndighetsåldern år 1969 sänkts till 20 år och att även vissa andra åldersgränser under senare år på motsvarande sätt sänkts. Hänsyn måste också tas till det angelägna i att ungdomar som genomgått yrkesskoleutbildning kan beredas arbete inom ifrågavarande yrke i nära anslutning till den avslutade utbildningen. I sammanhanget förtjänar vidare att framhållas att departementschefen i den ovannämnda propositionen förutsatte att kraven för erhållande av de nya körkortet för buss och för tung lastbil skulle bli så höga och förarproven så utformade, att den som förvärvat körkort av ifrågavarande slag utan särskild prövning kunde få föra fordon vid yrkesmässig personbefordran. Utskottet anser med beaktande av vad sålunda anförts att minimiåldern för förare av buss kan sänkas till 20 år. Däremot är utskottet icke berett att tillstyrka den av motionären begärda, ytterligare sänkningen av minimiåldern till 19 år.

Enligt vad utskottet erfarit lär det nya differentierade körkortssystemet komma att införas under 1971. Dessförinnan bör enligt utskottets mening minimiåldern för gällande trafik kort för buss icke ändras utan bör den av utskottet önskade sänkningen av minimiåldern anstå till införandet av det nya, särskilda busskörkortet.

Utskottet hemställer på grund av det anförda

A. att riksdagen med anledning av motionen I: 246 i skri-

velse till Kungl. Maj:t hemställer att minimiåldern för det blivande busskörkortet sättes till 20 år; samt

B. att motionen i övrigt icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 5 november 1970

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK GREBÄCK

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Svante Kristiansson (s), Åkesson (fp)*, Ebbe Ohlsson (m), Erik Jansson (s) och Berglund (s);

från a n d r a kammaren: herrar Grebäck (cp), Ekström (s)*, Sundelin (s), Hedin (m), fröken Anderson (s), herrar Hammarberg (s), och Sellgren (fp).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.