

Trafikutskottets betänkande

1987/88:1

om trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m.m.



TU
1987/88:1

Sammanfattning

I detta betänkande behandlas motionsyrkanden angående trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m.m., vilka framfördes i motioner som väcktes under den allmänna motionstiden i januari i år.

Fördelade med hänsyn till det huvudsakliga innehållet behandlas motionsyrkandena i följande huvudavsnitt i utskottets yttrande, nämligen Vägtrafikfrågor m.m., Fordonsfrågor m.m., Bilregisterfrågor, Körkortfrågor, Vägmarkesfrågor samt Övriga trafiksäkerhetsfrågor. De frågor som tas upp i motionerna framgår av rubriker inom de olika huvudavsnitten.

Utskottet föreslår att motionsyrkandena avslås eller lämnas utan särskild åtgärd.

Vid betänkandet har fogats fem reservationer.

M-ledamöterna reserverar sig i frågor om översyn av hastighetsgränserna (res. nr 1) och progressiva böter vid hastighetsöverträdelser (res. nr 2).

Vpk-ledamoten reserverar sig i frågor om viss biltrafik i kollektivtrafikfiler (res. nr 3).

M- och fp-ledamöterna reserverar sig i frågor om organ för fordonsbesiktningar (res. nr 4) och tidsintervall till kontrollbesiktningarna (res. nr. 5).

Vid betänkandet har vidare fogats fyra särskilda yttranden, nämligen av vpk-ledamoten i frågor om översyn av hastighetsgränserna och användning av mobiltelefon i motordrivna fordon samt av m-ledamöterna i frågor om slopande av vissa krav för att få föra tung motorcykel och handläggningen av bilfrågor i regeringskansliet.

Motionerna

1986/87:T223 av Jan Hyttring och Bertil Jonasson (båda c) vari yrkas

6. att riksdagen hos regeringen begär att Svensk Bilprovning skall lokaliseras till Årjängs kommun.

1986/87:T231 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om handläggning av bilfrågor.

2. att riksdagen hos regeringen begär en översyn av hastighetsgränserna för motorfordon i enlighet med vad som anförts i motionen.

3. att riksdagen beslutar att den nyligen genomförda ändringen av körkortslagen, den s.k. 30-lagen, upphävs,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om sanktionssystem gentemot de bilister som bryter mot rådande hastighetsregler,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en översyn av reglerna för provning av motorfordon,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en s.k. ungdomsbil,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om AB Svensk Bilprovnings monopol,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts avseende utredning om eventuell höjning av hastighetsgränsen för husvagnar från 70 till 90 km/tim.,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om uppmuntring av teknisk utrustning av trafiksäkerhets-höjande slag.

1986/87:T232 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

9. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts under avsnittet Bilismen.

1986/87:T401 av Sten Andersson i Malmö (m) vari yrkas att riksdagen beslutar ändra lagen om utländska körkort i enlighet med vad som anförts i motionen.

1986/87:T403 av Karin Israelsson (c) vari yrkas att riksdagen beslutar om sådan ändring i vägtrafiklagen att en lokal anpassning av lagens tolkning möjliggörs enligt motionens intentioner.

1986/87:T404 av Hugo Bergdahl och Britta Bjelle (båda fp) vari yrkas att riksdagen beslutar om följande förändringar i trafiklagstiftningen beträffande framförande av A-traktorer, nämligen dels att körkort skall erfordras för färd på väg, dels att för erhållande av körkort bör krävas inte bara teoretiska utan även praktiska förarprov.

1986/87:T405 av Ove Andréasson och Helge Hagberg (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av bestämmelser om reglerad användning av mobiltelefon utifrån trafiksäkerhetssynpunkt.

1986/87:T406 av Margareta Andrén och Börje Stensson (båda fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en förenkling av bestämmelserna för uppsättande av ortnamnsmärken, gårdsskyltar och andra vägvisningsmärken på landsbygden.

1986/87:T408 av Inga Lantz (vpk) vari yrkas att riksdagen skall besluta om att kommunal vetorätt bör gälla vid dispens från förbud för biltrafik i kollektivtrafikfiler.

1986/87:T409 av Olle Grahn m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen av regeringen begär åtgärder för att minska olycksriskerna för de yngsta motorfordonsförarna,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om större hänsyn till och ökade resurser för det internationella samarbetet för harmonisering av regler om trafik, fordon och vägmärken,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om förbättrat skydd för barn vid färd med skolskjuts,
4. att riksdagen av regeringen begär förslag till införande av lämplig klassificering av traktorer och motorredskap,
5. att riksdagen av regeringen begär åtgärder för att minska antalet kontrollbesiktningar av relativt nya fordon,
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en översyn av gällande ordning med trafikskyltar i avsikt att uppnå färre skyltar, förenklingar och klarare riktlinjer,
7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om mer enhetliga och förenklade bestämmelser för den lokala trafikregleringen.

1986/87:T410 av Kurt Ove Johansson och John Johnsson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om de trafiksäkerhetsmässiga aspekterna vid framförande av traktortåg på allmänna vägar.

1986/87:T412 av Ingrid Ronne-Björkqvist och Carl-Johan Wilson (båda fp) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om kravet att alla barn under färd med bil skall använda bilbälte eller motsvarande skyddsanordning.

1986/87:T414 av Jan Sandberg (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om Nordiska Trafiksäkerhetsrådets rapporter 13 och 19,
2. att riksdagen beslutar att avskaffa kravet på extra körkort för tung MC,
3. att riksdagen begär att regeringen ger trafiksäkerhetsverket i uppdrag att omarbete bestämmelserna för begränsad registreringsbesiktning i enlighet med motionens intentioner.
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts när det gäller avskaffande av lagar och regler inom motorhobbyområdet.

1986/87:T415 av Arne Kjörnsberg (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om bestämmelser för att kunna ta bort olagligt placerade skyltar, reklamtavlor o.d.

1986/87:T416 av Lars Ernestam och Bengt Rosén (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om översyn av vägtrafiklagstiftningen för att möjliggöra styrning av trafiken till mindre känsliga områden.

1986/87:T418 av Jan Sandberg (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ägare till registreringspliktiga fordon själva skall få bestämma sina registreringsskyltar med högst sex tecken och mot extra kostnad.

1986/87:T419 av Jan Sandberg (m) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen snarast undersöker möjligheterna att tillåta registrering av en s.k. 16-årsbil i enlighet med de intentioner som framförts i motionen.

1986/87:T420 av Bengt Westerberg m.fl. (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:Jo803 (fp) anförts om kontroll av avgasutsläpp vid den obligatoriska kontrollbesiktningen.

1986/87:T422 av Margareta Andrén (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:Bo519 (fp) anförts om skärpta straffbestämmelser vid bilstölder och om inkrävande av därvid utdömda skadestånd.

1986/87:T423 av Elver Jonsson och Bengt Harding Olson (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om utveckling av påkörningsskydd, m.m.,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en obligatorisk del av körkortsutbildningen,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om varierande intervaller för besiktning hos Svensk Bilprovning.

1986/87:T424 av Göte Jonsson och Sonja Rembo (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om nödvändigheten av bättre uppföljningsrutiner när det gäller körkortssökandens nykterhetsförhållanden.

1986/87:T426 av Birgitta Rydle (m) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär åtgärder i syfte att minimera trafiksäkerhetsrisker efter snöröjning,

2. att riksdagen hos regeringen begär åtgärder i syfte att åstadkomma besparingar genom sådan placering av trafikskyltar att de inte förstörs vid plogning.

1986/87:T427 av Elver Jonsson och Lars Ernestam (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en ny "mellanklass" för motorcykel upp till 400 cc.

1986/87:T428 av andre vice talman Karl Erik Eriksson m.fl. (fp,m.c) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen vidtar de åtgärder som erfordras för att få till stånd en speciell informationskampanj mot trafiknykterheten.

1986/87:T429 av Margareta Winberg och Nils-Olof Gustafsson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en förändring i VTK § 93.

1986/87:T430 av Nic Grönvall och Sven Eric Lorentzon (båda m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag angående införande av s.k. interimskörkort.

TU 1987/88:1

1986/87:T431 av Elving Andersson m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:Ju642 (c) anförts om omhändertagande av körkort i vissa fall.

Inkommen skrivelse

Från AB Svensk Bilprovning har i slutet av augusti i år överlämnats en promemoria med synpunkter på vissa förslag till ändringar i nuvarande inställesystem för kontrollbesiktning.

Utskottet

Samtliga förslag som behandlas i detta betänkande framfördes i motioner som väcktes under den allmänna motionstiden vid 1986/87 års riksmöte, dvs. i januari i år.

Fördelade med hänsyn till det huvudsakliga innehållet behandlas motionsyrkandena i det följande under huvudrubrikerna Vägtrafikfrågor m.m., Fordonsfrågor m.m., Bilregisterfrågor, Körkortsfrågor, Vägmarkesfrågor samt Övriga trafiksäkerhetsfrågor.

Vid behandlingen av motionsyrkandena används följande förkortningar för de i sammanhanget aktuella författningarna, nämligen VTK för vägtrafikungörelsen (1972:603), FK för fordonskungörelsen (1972:595), BRK för bilregisterkungörelsen (1972:599), KLK för körkortslagen (1977:477), KKF för körkortsförordningen (1977:722) samt VMF för vägmarkesförordningen (1978:1001). Trafiksäkerhetsverket anges med förkortningen TSV.

Inledningsvis vill utskottet erinra om de mål för trafiksäkerhetsarbetet på nationell nivå som föreslogs i proposition 1981/82:81 om riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m.m. (trafiksäkerhetspropositionen) och som riksdagen godkände under våren 1982 (TU 1981/82:19 och 26, rskr. 231).

Mot bakgrund av den minskning av antalet trafikolyckor som hade förekommit under några år och angelägenheten av att denna gynnsamma utveckling inte fick brytas angavs i trafiksäkerhetspropositionen som en första målsättning för arbetet med att öka trafiksäkerheten att antalet dödade och skadade i trafiken fortlöpande skulle minskas. Då antalet olyckor för en viss trafikantgrupp måste sättas i relation till den omfattning vari dessa trafikanter förekom i trafiken och därmed löpte risk att dödas eller skadas angavs som en andra målsättning att dessa risker fortlöpande skulle minskas och att detta skulle gälla för varje grupp av trafikanter. Med hänsyn till angelägenheten att öka trafiksäkerheten särskilt för de oskyddade trafikanterna, som löpte större risk än de skyddade, och till att en utjämning

av dessa risker borde eftersträvas angavs som en tredje målsättning att risken att dödas och skadas i trafiken skulle minskas i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade. Det underströks att även barns och handikappades trafiksäkerhet skulle särskilt beaktas.

I fråga om mera omfattande utredningsarbete m.m. under senare år berörande trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m.m. kan nämnas följande.

År 1983 fick riksåklagaren (RÅ) i uppdrag av regeringen att lämna förslag till begränsningar i straffrättens tillämpningsområde i syfte att göra det möjligt att i större utsträckning använda de rättsvårdande organens resurser för lagföring av allvarigare brottslighet. Inom ramen för detta uppdrag avgav RÅ år 1984 rapporten Överträdelse i trafiken. Förslag till avkriminalisering och andra förändringar i trafiklagstiftningen.

I anslutning till RÅ:s uppdrag gjordes inom kommunikationsdepartementet en översyn av sanktionssystemet enligt vägtrafikförfattningarna. Resultatet av översynen redovisades år 1985 i promemorian (Ds K 1985:8) Sanktioner i vägtrafiklagstiftningen med bl.a. förslag om upphävande av vissa straffstadganden i VTK, FK och BRK.

Vissa av förslagen i RÅ:s rapport och i departementspromemorian utgjorde underlag för förslag i proposition 1986/87:34 om vissa delegeringsfrågor och regelförändringar på vägtrafikens område, vilka godkännts av riksdagen (TU 1986/87:9, rskr. 75). RÅ:s rapport och promemorian har därefter varit föremål för fortsatt beredning inom regeringskansliet.

Den år 1986 tillkallade utredningen (K 1986:01) om vissa körkortsfrågor (dir. 1986:10 och 1986:32) har nyligen slutfört sitt uppdrag och avgett betänkandet (SOU 1987:43) Snabbare körkortsingripanden m.m. Utredningen har i betänkandet lagt fram förslag som skall möjliggöra snabbare körkortsingripanden mot förare som inte följer väsentliga trafikregler. Utredningen har också föreslagit att den som har dömts för trafiknykterhetsbrott och har fått sitt körkort återkallat skall, för att få körkort på nytt, visa genom blod- och psykologtester att han/hon inte missbrukar alkohol. Sedan körkort erhållits skall körkortshavaren under en tvåårsperiod vid återkommande tillfällen – också genom blod- och psykologtester – visa att återfall i missbruk av alkohol inte har skett. Härutöver har utredningen bl.a. lagt fram förslag som syftar till att stödja de till länsstyrelserna knutna allmänna ombuden i körkortsmål samt till att förbättra länsstyrelsernas möjligheter att via deras konsultläkare utreda medicinska körkortsärenden. Ansvaret för trafikmedicinska frågor föreslås överföras från socialstyrelsen till TSV.

Under år 1986 påbörjades inom kommunikationsdepartementet ett utvecklingsarbete som syftar till att nya trafikpolitiska riktlinjer inför 1990-talet skall utformas. Inom ramen för det redan år 1963 fastlagda och år 1979 bekräftade, övergripande målet för trafikpolitiken – nämligen att samhället skall ha en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader – skall kraven på en bättre miljö, en regionalt balanserad utveckling, en ökad trafiksäkerhet samt en bättre kvalitet och ekonomi i transportsystemet konkretiseras. Ambitionen är att en trafikpolitisk proposition skall föreläggas riksdagen under 1987/88 års riksmöte. Kommunikationsministern framhöll vid presentationen av utvecklingsarbetet i årets

budgetproposition (bil. 8 s. 21) bl.a. att även om Sverige har nått en internationellt sett hög trafiksäkerhet det är angeläget att ytterligare åtgärder vidtas för att bryta den nuvarande negativa trenden med ökande antal förolyckade i vägtrafiken. Inriktningen måste vara att minska antalet dödade och skadade i trafiken, underströk kommunikationsministern.

I samband med att Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) i maj i år startade en omfattande kampanj mot hastighetsöverträdelser (varom närmare uppgifter lämnas i det följande) presenterade kommunikationsministern ett "21-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet", vilket utgör en lista på förslag till trafiksäkerhetsåtgärder som är aktuella inom kommunikationsdepartementet.

Inom ramen för TSV:s uppgift att samordna trafiksäkerhetsarbetet – i vilken uppgift TSV biträds av ett råd för samordning och planering knutet till verket – skall TSV varje år till regeringen avge en programplan för trafiksäkerhetsarbetet under de tre kommande budgetåren. Detta trafiksäkerhetsprogram är avsett att fungera som ett övergripande program för det samlade trafiksäkerhetsarbetet i landet och för samordningen av olika myndigheters och organisationers trafiksäkerhetsarbete.

I TSV:s i år avgivna "Trafiksäkerhetsprogram 1987" framhålls hastighetsanpassning, oskyddade trafikanter, nyblivna bilförare, trafikonykterhet, funktionsnedsättningar hos trafikanter, trafikanters informationsinhämtning samt barn i trafiken som väsentliga problemområden för det samordnade trafiksäkerhetsarbetet.

Nordiskt trafiksäkerhetsråd (NTR) – som består av företrädare för trafiksäkerhetsansvariga departement/ministerier i nordiska länder och som är ett kontakt-, samordnings- och planläggningsorgan för trafiksäkerhetsarbetet i Norden – avgav under år 1986 till Nordiska ministerrådet (trafiksäkerhetsministrarna) rapporten (NU 1986:3) Trafiksäkerhet i Norden – handlingsplan med sikte på 90-talet. Som angelägna områden för det nordiska samarbetet har i rapporten angivits bl.a. metoder att påverka trafikanters reglefterlevnad, körkortsutbildningen samt barn i bil.

Motorfordonstrafiken ökade under år 1986 jämfört med år 1985 liksom antalet polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada. Under år 1986 dödades 844 personer i vägtrafiken mot 808 under år 1985. Antalet personer som skadades svårt var under år 1986 5 804 mot 5 814 under år 1985 och antalet lindrigt skadade 15 810 mot 14 857.

1 Vägtrafikfrågor m.m.

1.1 Hastighetsgränser för fordon

Enligt 64 § VTK får fordon inte föras med högre hastighet än 50 km/tim inom tätbebyggt område. Utom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 70 km/tim (bashastighet). TSV får dock föreskriva att högsta tillåtna hastighet skall vara 90 eller 110 km/tim. Speciella hastighetsbegränsningar finns enligt 66 och 67 §§ VTK för vissa slag av fordon och fordonskombinationer.

Särskilda föreskrifter om färdhastighet kan meddelas genom lokala trafikföreskrifter.

TU 1987/88:1

1.1.1 Översyn av hastighetsgränserna

I motion 1986/87:T231 (m) anförs bl.a. att de nuvarande hastighetsgränserna i huvudsak bestämdes i samband med omläggningen till högertrafik år 1967 och att de därvid bestämdes med tanke på den tidens bilar, vilka i många avseenden var avsevärt sämre än dagens. Motionärerna framhåller att en genomgripande förbättring har skett av bilarna under de gångna 20 åren. Bl.a. har bilarnas bromsar, karosser, däck och inre säkerhet markant förbättrats. Samtidigt har standarden på vägarna och väghållningen höjts. Mot denna bakgrund bör nu, anför motionärerna vidare, hastighetsgränserna utformas på ett sådant sätt att trafikanterna i större utsträckning upplever hastighetsgränserna som motiverade. Motionärerna begär att en successiv översyn av hastighetsgränserna på vårt vägnät skall ske och resultera i förslag som kan avse höjning av hastighetsgränserna på vissa delar av vägnätet och sänkning på andra delar. Förslag med samma syfte framförs också i motion 1986/87:T232 (m).

Trafiksäkerhetsutredningen (K 1973:07), vars förslag låg till grund för förslagen i 1981/82 års trafiksäkerhetsproposition, visade på olika sätt det starka samband som råder mellan höga hastigheter och hög olycksfrekvens. Bl.a. redovisade utredningen - i betänkandet (Ds K 1980:6) Trafiksäkerhet - problem och åtgärder (s. 107) - beträffande den tidsperiod år 1979, då hastighetsgränsen 110 km/tim. av energiskäl sänktes till 90 km/tim., att dödsolyckorna minskade med 52 %, olyckorna med svår personskada med 28 % och olyckorna med lindrig personskada med 19 %.

I enlighet med åläggande i sin instruktion följer TSV trafiksäkerhetsutvecklingen, och TSV kan som redovisats ovan både medge högre hastighet utom rättbebyggt område än bashastigheten och föreskriva att medgiven högre hastighet skall sänkas. Om TSV:s aktiviteter inom ramen för hithörande uppgifter kan nämnas följande.

TSV tog i samråd med rikspolisstyrelsen och vägverket fram och presenterade i mitten av 1970-talet en metod för att fastställa lämplig hastighetsgräns med hänsyn till väg- och trafikförhållandena (se prop. 1978/79:36 s. 5-6). Metoden utgår från att "olyckskvoten" används som trafiksäkerhetsmått och innebär i princip att varje framställning om en höjning av hastighetsgräns prövas mot ett visst högsta olyckskvotvärde.

TSV har i år slutfört en översyn av olyckskvoter för alla vägsträckor, för vilka beslut om högre hastighet än 70 km/tim har fattats av verket. Hastighetsgränser har därvid omprövats.

I Kopparbergs län har TSV genomfört studier som syftar till att underlaget för användning av ovannämnda metod skall kompletteras med fullständigare uppgifter om siktförhållandena längs vägnätet.

En mera allmän översyn av systemet med hastighetsgränser m.m. genomförs dessutom av TSV. Resultat från detta översynsarbete beräknas föreligga under åren 1988 och 1989.

Den översyn av hastighetsgränserna som TSV enligt den lämnade redovisningen gör torde tillgodose syftet med de här aktuella förslagen i motionerna 1986/87:T231 (m) och 1986/87:T232 (m). Hithörande motionsyrkanden bör därför kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen. Utskottet föreslår att så sker.

Det kan i detta sammanhang nämnas att utskottet redan har behandlat under den allmänna motionstiden i år väckta motionsförslag om hastighetsbegränsningar av miljöskäl. På förslag av utskottet avtog riksdagen förslagen. Utskottet hänvisade bl.a. till att frågor om samband mellan fordons hastighet och luftföroreningar hör till det som övervägs i det trafikpolitiska utvecklingsarbetet inom kommunikationsdepartementet (TU 1986/87:12, rskr. 151).

1.1.2 Hastighetsgräns för bil med husvagn

Enligt 66 § VTK gäller bl.a. att bil med släpvagn, t.ex. en bil med husvagn, inte får föras med högre hastighet än 70 km/tim – i den mån inte lägre hastighet gäller för vägen – om släpvagnen *antingen* är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från bilens färdbröms, *eller* har stel dragstång och en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton och är försedd med påskjutsbroms (den vanligaste typen av husvagn) *eller* har en totalvikt eller, när släpvagnen inte är lastad, en tjänstevikt som inte överstiger en sjättedel av bilens tjänstevikt.

I motion 1986/87:T231 (m) begärs vidare att TSV skall få i uppdrag att utreda fråga om höjning av högsta tillåtna hastighet för husvagnsekipage från 70 km/tim till 90 km/tim. Den tekniska utvecklingen av husvagnsparken samt angelägenheten att minska antalet omkörningar och därmed öka trafiksäkerheten talar enligt motionärerna för en höjning.

Hastighetsbegränsningen till 70 km/tim för personbil med husvagn infördes den 1 januari 1968 genom en ändring (SFS 1967:856) i 56 § i den dåvarande vägtrafikförordningen (1951:648). Ändringen innebar att hastighetsgränsen höjdes från 50 km/tim. Till grund för ändringen låg förslag som hade presenterats för riksdagen (*prop.* 1967:160, 3LU 61, rskr. 403) och som ursprungligen hade framförts av det dåvarande statens trafiksäkerhetsråd i betänkandet (SOU 1966:41) Fordonskombinationer – Längder och hastigheter. Trafiksäkerhetsrådet framhöll beträffande lätta fordonskombinationer att en fordonskombination utgör en större risk än ett ensamt fordon, om instabilitet uppstår när hjulen låses vid inbromsning. S.k. fällknivsverkan genom påskjutskraften från släpvagnen hade visat sig uppstå mycket snabbt och vara svår att bemästra. För en kombination med bromsad släpvagn hade enligt rådet vid normalt väglag 50 km/tim visat sig vara en säker hastighet, 70 km/tim en godtagbar hastighet men 90 km/tim en hastighet som inte kunde rekommenderas. Hastigheten 70 km/tim hade också befunnits vara godtagbar för obromsad släpvagn, vars totalvikt inte överstiger en sjättedel av dragbilens tjänstevikt.

Mot bakgrund av vad det dåvarande trafiksäkerhetsrådet sålunda framhöll är utskottet inte berett att förorda att hastighetsgränsen för personbil med

husvagn skall höjas från 70 km/tim – som ju är bashastigheten – till 90 km/tim. Utskottet avstyrker därför motion 1986/87:T231 (m) i här aktuell del.

Det förtjänar här nämnas att genom en ändring i VTK (SFS 1985:380) rätten att färdas på vägaren har utvidgats, vilket har gett förare av husvagns ekipage ökade möjligheter att underlätta omkörning av ekipagen.

1.2 Åtgärder mot hastighetsöverträdelser

Ungefär hälften av dagens trafik går med hastigheter över de tillåtna. Beräkningar som har gjorts av statens väg- och trafikinstitut (VTI) visar att ca 200 människoliv skulle kunna sparas årligen om ingen överskred hastighetsgränserna (SOU 1987:43).

Hastighetsöverskridandena har bedömts vara störst på "70-vägar". Enligt VTI:s hastighetsuppföljning på landsväg år 1985 (VTI meddelande nr 499) kördes sålunda 87 % av motorcyklarna och ca 84 % av personbilarna och andra lätta bilar för fort på "70-vägar".

Enligt mätningar som VTI vidare har gjort har medelhastigheterna årligen ökat fram till år 1986. Under 1970-talet var den genomsnittliga hastighetsökningen omkring 0,3 km/tim per år. Under åren 1980–1985 fördubblades hastighetsökningen till omkring 0,6 km/tim per år. Under år 1986 förekom emellertid en minskning, nämligen med 0,9 km/tim i förhållande till talet för år 1985.

Ansaret för trafikövervakning ligger enligt polislagen (1984:387) på polisen. Den som överskrider högsta tillåtna färdhastighet kan enligt 164 § VTK dömas till böter högst 1 000 kr. Alternativt kan en allvarligare hastighetsöverträdelse föranleda bötesstraff (med dagsböter) för vårdslöshet i trafik eller fängelsestraff för grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Hastighetsöverträdelse kan också enligt bestämmelser i KKL leda till varning eller återkallelse av körkortet. Varning och återkallelse beslutas av förvaltningsdomstol (länsrätt i första instans) efter ansökan av allmänt ombud, som är knutet till länsstyrelsen.

1.2.1 Bötesstraff

När det gäller böter enligt VTK kan föraren – enligt bestämmelser i 48 kap. rättegångsbalken och i riksåklagarens beslut (1981:716) om ordningsbot för vissa brott – av polisman föreläggas ordningsbot för överskridande av högsta tillåtna hastighet med följande belopp.

När hastighetsgränsen är 50 km/tim eller lägre 600 kr. i böter vid överskridande med upp till 15 km/tim och 800 kr. vid överskridande med över 15 km/tim upp till och med 30 km/tim.

När hastighetsgränsen är högre än 50 km/tim 400 kr. i böter vid överskridanden med upp till 15 km/tim, 600 kr. vid överskridande med över 15 km/tim upp till och med 30 km/tim samt 800 kr. vid överskridande med över 30 km/tim upp till och med 40 km/tim.

Har högsta tillåtna hastighet överskridits med mer än 30 km/tim resp. 40 km/tim skall målet överlämnas till åklagaren. Därvid kan högsta bötesbelopp, 1 000 kr., enligt 164 § VTK ifrågakomma. De angivna bötesbeloppen

gäller fr.o.m. den 1 juli i år och innebär sammantaget en skärpning i förhållande till tidigare, då bl.a. den högsta ordningsbot som kunde föreläggas av polisman var 600 kr.

I motion 1986/87:T231 (m) begärs att sanktionssystemet mot fortkörning skall utformas enligt principen om kraftigt höjda bötesbelopp ju mer trafikanten överskrider gällande hastighetsbegränsning. Förslaget motiveras med att det bör vara möjligt att öka trafikanternas laglydnad om sanktions-systemet vid överträdelse av hastighetsgränserna utformas annorlunda än det nuvarande systemet. Ett likartat förslag finns i motion 1986/87:T232 (m).

Utskottet vill först erinra om att riksdagen – med anledning av motionsyrkanden om åtgärder mot hastighetsöverträdelser med hänsyn till bilavgasernas negativa miljöeffekter och det ökade antalet trafikolyckor – på förslag av utskottet under förra riksmötet som sin mening gav regeringen till känna att hastighetsövervakningen på vägarna borde förstärkas och sanktionerna mot hastighetsöverträdelser skärpas (TU 1986/87:1 s. 12 och 28, rskr. 2).

Om åtgärder som under senare tid har vidtagits eller föreslagits för att motverka hastighetsöverträdelser – bl.a. mot bakgrund av nämnda uttalande av riksdagen – kan nämnas följande.

I kommunikationsdepartementets promemoria Sanktioner i vägtrafiklagstiftningen av år 1985 har det föreslagits att ett sanktionssystem med avgifter som är anpassade till hastighetsöverträdelsernas omfattning skall införas och att straffbestämmelserna i VTK för överträdelser av högsta tillåtna hastighet därvid skall upphävas. I promemorian framhålls angelägenheten av att det allvarliga i hastighetsöverträdelser markeras. Ett sätt är, sägs det, att skärpa påföljderna för dem som kör för fort. En påföljdsskärpning är dock enligt promemorian knappast möjlig inom straffrättens ram, medan avgiftsbeloppet i ett system med en administrativ sanktionsavgift kan bestämmas utan direkt hänsyn till bötesmaximum. De ekonomiska konsekvenserna för den som kör för fort skulle därmed kunna bli sådana att det inte är värt risken att bli påförd avgiften. För att avgiftssystemet skall få avsedd effekt bör det enligt promemorian vara tillämpligt även om gärningen utgör brott enligt lagen om straff för vissa trafikbrott. Promemorieförslaget är föremål för fortsatt beredning med anknytning till det inom kommunikationsdepartementet pågående trafikpolitiska utvecklingsarbetet.

Justitieministern har i årets budgetproposition (bil. 4 s. 34–35) bl.a. uttalat att kontroll av fordons hastighet skall vara ett prioriterat område inom polisens trafikövervakning.

Regeringen har i juli i år gett rikspolisstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för att införa automatiserad hastighetsövervakning. Genom t.ex. en övervakningsanordning som består av en radaranläggning som är ansluten till en kamera kan övervakningen automatiseras.

Den 1 juli i år skärptes såsom redovisats ovan bötesstraffet för överskridande av högsta tillåtna hastighet. Vad som gäller om återkallelse av körkort med anledning av hastighetsöverträdelse redovisas i ett följande avsnitt.

I syfte att kraftigt öka förståelsen och respekten för gällande hastighetsgränser och därigenom sänka hastigheterna på vägarna genomför Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) under åren 1987 och 1988

en omfattande kampanj. Riksdagen har för innevarande budgetår anvisat 2 milj. kr. i engångsanslag.

I TSV:s trafiksäkerhetsprogram år 1987 framhålls, som nämnts ovan, hastighetsanpassning som ett väsentligt problemområde för trafiksäkerhetsarbetet.

Av den lämnade redovisningen framgår att åtgärder mot hastighetsöverträdelser har prioriterats i olika sammanhang och att förslag till ett sanktionssystem av den art som förordas i ovannämnda motioner har framförts och bereds inom regeringskansliet. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet de här aktuella motionsyrkandena.

1.2.2 Återkallelse av körkort

Riksdagen antog under våren 1986 vissa ändringar i 16 § KKL som bl.a. innebär att körkort skall återkallas i större utsträckning än vad som tidigare har varit fallet vid grova hastighetsöverträdelser (prop. 1985/86:115, TU 27, rskr. 348). Ändringarna i nu nämnt avseende trädde i kraft den 1 juli 1986. Före dessa ändringar ansågs överskridande med 30–40 km/tim utgöra grund för återkallelse av körkortet, men vid en dylik, enstaka hastighetsöverträdelse hade dock oftast varning ansetts vara en tillräckligt ingripande åtgärd. Rörde det sig om ett ännu större hastighetsöverskridande (50 km/tim) hade körkortet i flertalet fall återkallats – i vart fall om överskridandet hade ägt rum inom tätbebyggt område. Numera skall emellertid ett överskridande av den tillåtna hastigheten med mer än 30 km/tim vara av den arten att återkallelse av körkortet kan komma i fråga. I vissa fall – vid begränsningar till låga hastigheter såsom t.ex. till 30 km/tim utanför skolor m.m. – skall redan ett överskridande med 20 km/tim kunna anses vara av den karaktären att återkallelse bör komma i fråga (prop. 1985/86:115 s. 9).

I motion 1986/87:T231 (m) framhålls bl.a. att det finns starka skäl för att i möjligaste mån undvika körkortsåterkallelse vid hastighetsöverträdelse, då innehavet av körkort har betydelse för den enskilda individens möjlighet att fungera väl i vardagen. Motionärerna begär därför att den i fjol genomförda skärpningen av KKL skall upphävas.

Vid behandlingen av förslaget om ökad användning av återkallelseinstitutet, till vilket förslag utskottet anslöt sig, redovisade utskottet hur antalet olyckor och dödade i trafiken hade ökat under senare tid samt framhöll att det var allmänt omvittnat att respekten hade minskat för de från trafiksäkerhetssynpunkt väsentliga reglerna – främst hastighetsbegränsningar – både ute på vägarna och i tätorterna. Trafikrytmen hade blivit hårdare. Denna utveckling kunde enligt utskottets mening inte accepteras utan olika åtgärder måste prövas för att bryta olycksutvecklingen. En viktig åtgärd när det gäller att bryta denna utveckling var enligt utskottets mening en ökad användning av återkallelseinstitutet. Någon anledning att ändra sitt ställningstagande i denna fråga har utskottet inte innan erfarenheter har vunnits av effekter i olika avseenden av lagändringen. Utskottet kan därför inte biträda det här aktuella motionsyrkandet utan föreslår att det avslås.

Liksom föredragande departementschefen gjorde i anslutning till förslaget

om ökad användning av återkallelseinstitutet vid grova hastighetsöverträdelser (prop. 1985/86:115 s. 9) vill utskottet emellertid erinra om att körkortslagstiftningen allmänt förutsätter en individualiserad bedömning. Vidare vill utskottet med skärpa framhålla att bedömningen i en fråga om körkortsåterkallelse således kan – och bör – påverkas av omständigheterna i det enskilda fallet.

När den enskilde har gjort sig skyldig till en trafikförseelse som föranleder körkortsingripande är det självfallet av betydelse för honom att ingripandet inte fördröjs. För närvarande kan det hända att ett körkort återkallas mer än ett år efter det att trafikförseelsen begicks. Utredningen om vissa körkortsfrågor har emellertid, som nämnts ovan, lagt fram förslag som skall möjliggöra snabbare körkortsingripanden mot förare som inte följer väsentliga trafikregler.

1.3 Utrustning med och användning av bilbälten för barn

Om *utrustning med bilbälten* gäller enligt 11 § FK att personbil och lätt lastbil skall vara utrustade med bilbälten avsedda för förarplatsen och varje passagerarplats. I tung lastbil skall finnas fästpunkter för bilbälten.

Krav på bilbälten i framsätet i personbilar gäller fr.o.m. 1969 års modell och krav på bilbälten i både framsätet och baksätet fr.o.m. 1970 års modell.

Den 1 januari 1975 infördes i VTK (117 a §) bestämmelser med krav på *användning av bilbälte* i framsäte på bil. Fr.o.m. den 1 juli 1986 har kravet genom en ändring i 117 a § VTK (SFS 1986:16) utsträckts till att även avse baksäte. Kravet på bilbältesanvändning omfattar dock inte barn under 15 år m.fl.

Enligt nuvarande lydelse av 117 a § VTK skall sålunda den som färdas i en personbil, en lätt lastbil eller en buss på en sådan sittplats som är utrustad med bilbälte använda bältet, om han har fyllt 15 år och har en längd av minst 150 cm. Vissa undantag från kravet finns dock. Bl.a. behöver bilbälte inte användas av föraren i yrkesmässig trafik för personbefordran eller när det finns medicinska hinder enligt läkarintyg som har utfärdats före färden. Den som bryter mot bestämmelserna döms enligt 164 § första stycket 5 VTK till böter.

För att personbil eller buss skall få användas för icke yrkesmässig *skolskjutsning* krävs godkännande vid lämplighetsbesiktning (70 § FK). Medgivande kan lämnas – när det gäller både yrkesmässig och icke yrkesmässig sådan trafik – till att i personbil eller buss får befordras flera "låg- och mellanstadiebarn" än det antal vuxna personer för vilka fordonet är godkänt. Närmare bestämmelser om skolskjutsning som anordnas av det allmänna har meddelats i förordningen (1970:340) om skolskjutsning. Enligt 6 § i förordningen får vid sådan trafik med personbil passagerare befordras i framsätet endast om de använder bilbälte. TSV får föreskriva att särskilda skyddsanordningar för barn skall användas tillsammans med bilbältet eller i stället för detta. I TSV:s föreskrifter om skolskjutsning (TSVFS 1986:99) föreskrivs bl.a. att vid skolskjutsning bilbälte bör användas i baksäte även av elever som enligt 117 a § VTK inte är skyldiga att använda bilbälte samt att

vid befördran av elev med en längd mindre än 150 cm bälteskudde, bältesstol eller liknande anordning bör användas (punkt 8).

I motion 1986/87:T412 (fp) begärs regler om att alla barn under färd med bil skall använda bilbälte eller motsvarande skyddsanordning.

I motion 1986/87:T409 (fp) begärs regler om att alla barn som åker med skolskjuts skall ges möjlighet att använda bilbälten.

I proposition 1985/86:62 om bilbältesanvändning m.m., vari bl.a. förslag om att utsträcka kravet på bilbältesanvändning till att även avse baksäte lades fram. Förutskickade föredragande departementschefen att en särskild arbetsgrupp skulle tillsättas för att se över bl.a. frågan om krav på särskilda skyddsanordningar avpassade för barn och för skolskjutsbruk. Arbetsgruppen – vilken tillsattes med företrädare för kommunikationsdepartementet, TSV, Svenska kommunförbundet och Landstingsförbundet – har under våren 1987 till chefen för kommunikationsdepartementet överlämnat rapporten Barn i bil med redovisning för arbetsgruppens överväganden.

I fråga om privata transporter föreslår arbetsgruppen att regler med följande innebörd införs och får träda i kraft den 1 mars 1988.

Från det år barnet fyller sju år skall ordinarie bältesutrustning användas. Dessförinnan skall särskild skyddsanordning användas. Vid vissa transporter där särskild skyddsanordning inte finns tillgänglig får barn använda det ordinarie bilbältet. Det generella undantaget för kortväxta, vuxna personer (under 150 cm) skall slopas. Föraren skall ansvara för att barn är fastspända.

Arbetsgruppens förslag till regler i fråga om skolskjutsning, vilka föreslås träda i kraft den 1 augusti 1988, har följande innebörd.

Vid skolskjutsning skall förare och passagerare använda bilbälte där sådana finns. Fordonets ordinarie bältesutrustning får kompletteras med anordning så att antalet platser med bälte utökas. Föraren ansvarar för att barnen är fastsatta vid färdens start. Skolstyrelse/trafiknämnd ges rätt att medge dispens från användningskravet i fordon som saknar monterade bilbälten. Dessa fordon skall dock ha godkänts vid lämplighetsbesiktning före den 1 mars 1988.

Arbetsgruppens rapport är efter remissbehandling föremål för fortsatt beredning inom regeringskansliet. Förslag på grundval av rapporten beräknas komma att föreläggas riksdagen inom kort.

Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att riksdagen således kan beräknas att inom kort få behandla förslag om krav på skyddsanordningar för barn vid färd med bil. I avvaktan på den fortsatta behandlingen av arbetsgruppens förslag bör motionsyrkandena inte föranleda någon särskild åtgärd av riksdagen.

1.4 Regler för användning av mobiltelefon i motordrivna fordon

I motion 1986/87:T405 (s) anförs bl.a. att när föraren under bilkörning samtalar i mobiltelefon detta med stor sannolikhet leder till att han brister i uppmärksamhet. Motionärerna frågar sig om inte bilförare som vill använda mobiltelefonen bör köra in på en parkeringsplats eller, om han befinner sig

på motorväg, bör köra av denna vid en avfart och där ringa upp. Om bilföraren får ett telefonsamtal under färden bör han be att få ringa upp om några minuter, när han har parkerat bilen. Motionärerna begär att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att det i en framtid, då det finns fler bilar i vilka det finns mobiltelefon, kan behövas särskilda bestämmelser för användning av mobiltelefonen från trafiksäkerhetssynpunkt.

Enligt grundregeln för vägtrafik i 5 § första stycket VTK skall vägtrafikant iaktta den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna. Med utgångspunkt i denna regel är i 19 § VTK för förare av fordon föreskrivet att fordon inte får föras av den som på grund av sjukdom, uttrötning eller påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller *av annat skäl* (här understryket) ej kan föra fordonet på betryggande sätt. Till nu nämnda regler i VTK är inte knutna straffbestämmelser i VTK. Brott mot reglerna kan emellertid bestraffas enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott såsom för t.ex. värdslöshet i trafik.

Enligt utskottets mening torde det redovisade regelsystemet vara tillräckligt som vägledning i fråga om användande av mobiltelefon i fordon.

Det bör vidare nämnas att det på marknaden finns och där efterfrågas mobiltelefoner som är försedda med sådana mikrofoner och högtalare som medger att bilföraren inte behöver hålla i en lur vid användningen av mobiltelefonen.

Mot nu nämnd bakgrund avstyrker utskottet motionen.

1.5 Rätten att medge biltrafik i kollektivtrafikfiler

Enligt 147 § andra stycket 1 VTK äger kommunen meddela lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med fordon av visst slag och kan med stöd härav t.ex. reservera körfält (fil) för kollektivtrafik.

Undantag från lokala trafikföreskrifter av nu nämnt slag meddelas likaledes av kommunen om undantaget begränsar sig till kommunen. Om undantaget rör mer än en kommun inom ett län meddelas undantag av länsstyrelsen. Rör det mer än ett län meddelas undantaget av TSV (159 § VTK). Undantag från lokal trafikföreskrift får enligt 160 § VTK medges om det behövs av särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller annan avsevärd olägenhet.

Det finns i Stockholmsområdet tre olika slag av kollektivkörfält, nämligen (1) körfält reserverade för enbart SL-bussar, (2) körfält reserverade för bussar samt (3) körfält reserverade för bussar och taxibilar. Kollektivkörfält har funnits sedan 1960-talet. Flertalet kollektivkörfält för bussar och taxibilar i Stockholmsområdet är inrättade enbart under rusningstrafik morgon och kväll måndag till fredag. Övriga tider är dessa körfält tillåtna för alla. Undantag från förbud mot trafik i kollektivkörfälten har medgetts i stort sett lika länge som körfälten har funnits. Undantagen har uteslutande gällt i sådana kollektivkörfält som är upplåtna för både bussar och taxibilar.

I motion 1986/87:T408 (vpk) framförs kritik mot att länsstyrelsen i Stockholms län har medgett vissa undantag för trafik i kollektivkörfält, trots att

Stockholms stads gatunämnd enligt motionären har haft invändningar mot att undantag skulle medges. Motionären framhåller att det är kommunen som inrättar bussfiler och som ansvarar för trafikpolitiken och gatorna inom sitt område. Med hänsyn härtill och till att kommunen och ingen annan bäst kan avgöra vilka trafikanter som har det största behovet av att kunna ta sig fram snabbt på gatunätet bör enligt motionären kommunen ha vetorätt vid handläggningen av frågor om undantag från förbud för biltrafik i kollektivtrafikfiler. Motionären begär bestämmelser som ger kommunen sådan rätt.

Enligt 169 § andra stycket VTK får beslut som länsstyrelse fattat enligt vägtrafikkungörelsen överklagas hos TSV. TSV:s beslut i ett överklagat ärende får dock inte överklagas vidare. Utskottet anser att rätten att hos TSV överklaga sådana beslut av länsstyrelsen varom här är i fråga bör vara tillräcklig. En vetorätt som föreslås i motionen är utskottet inte berett att förorda. Utskottet avstyrker därför motionen.

1.6 Viss styrning av transporter av miljöfarligt gods

Enligt 147 § andra stycket 1 VTK får kommunen meddela lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med last av viss beskaffenhet. Enligt tredje stycket i samma paragraf får också länsstyrelsen meddela lokala trafikföreskrifter för transport av farligt gods.

I motion 1986/87:T416 (fp) framhålls bl.a. de risker som olyckor vid transporter med miljöfarligt gods kan innebära för tätorter, vattendrag och grundvatten. Motionärerna begär regler som skall skapa bättre möjligheter än de nuvarande att styra trafik med miljöfarligt gods till mindre känsliga områden.

Räddningstjänstkommittén (Kn 1979:01) behandlade i sitt slutbetänkande (SOU 1983:77) Effektiv räddningstjänst frågan om vägvalsstyrning för transporter av farligt gods. Kommittén föreslog (s. 468–472) att länsstyrelserna skulle åläggas att utarbeta planer för vägvalsstyrningen i länen och med dessa planer som underlag fatta de beslut om transport av farligt gods som fordrades samt att länsstyrelser i län som gränsade till varandra skulle samråda i ärenden om förbud mot transporter som berörde vägar över länsgränsen. Handläggningen på central nivå av frågor om vägvalsstyrning föreslogs ligga på ett räddningstjänstverk.

Det den 1 juli 1986 inrättade statens räddningsverk har fått uppgiften att bl.a. vara central förvaltningsmyndighet för frågor om landstransporter av farligt gods. Under verkets första verksamhetsår har frågan om vägvalsstyrning för transporter av farligt gods prioriterats i verksamheten. Man har emellertid funnit att man inte utan en föregående studie av lämpligheten och behovet av vägvalsstyrning – med utgångspunkt i riskbilder, statistik och en total transportteknisk bedömning – kan överväga att utfärda rekommendationer om sådan styrning. Arbetet med att införskaffa statistik m.m. som underlag för övervägandena har inletts.

Här kan även nämnas att TSV har antagit ett vägmärke, varmed fordon lastade med farligt gods rekommenderas att välja särskilt angivna vägar vid

sidan om känsliga områden. Beslut om uppsättning av märket fattas av väghållaren-vägverket eller kommunen.

TU 1987/88:1

Mot bakgrund av den lämnade redovisningen för åtgärder m.m. som torde kunna tillgodose syftet med den här aktuella motionen torde denna kunna lämnas utan någon riksdagens särskilda åtgärd.

2 Fordonsfrågor m.m.

2.1 Automatisk tändning av halvljus på bil och motorcykel

Vid färd med motordrivna fordon skall enligt 91 § VTK halvljus användas, om inte annat följer av 92 eller 93 § VTK. I 92 § finns bestämmelser om när helljus skall användas. I 93 § finns bestämmelser om att varselljus och dimljus kan ersätta halvljus. I paragrafen föreskrivs sålunda att i stället för halvljus får vid färd med bil eller motorcykel användas annat ljus som är tillräckligt för att uppmärksamma andra trafikanter på fordonet. Detta gäller dock inte vid färd under mörker, i gryning eller skymning eller då väderleksförhållandena eller liknande omständigheter föranleder att halvljuset behöver vara tänt. I dimma eller vid kraftig nederbörd får enligt paragrafen dimljus användas i stället för halvljus.

Enligt motion 1986/87:T429 (s) glömmes eller underlåtes många bilförare att tända halvljuset under mörker, i gryning eller skymning etc. Då funktionen och beskaffenheten hos varselljus inte kontrolleras vid kontrollbesiktningen av bilen underlåtes enligt motionen fordonsägare att se till om och hur varsellyktor fungerar. Riskerna med dålig synbarhet under mörker, i gryning eller skymning etc. vill motionärerna undvika genom den ordningen att halvljuset automatiskt tänds då fordonet startas. Motionärerna begär bestämmelser som kräver detta.

De flesta nya bilar som säljs i vårt land är försedda med anordningar som tänds halvljuset eller varselljuset då motorerna startas. Sådana bestämmelser som motionärerna begär synes inte vara påkallade. Motionen avstyrks därför.

2.2 Stimulans till köp av bilar med utrustning som ökar trafiksäkerheten

I motion 1986/87:T231 (m) framhålls bl.a. att ett positivt, trafiksäkerhetshöjande inslag i utvecklingen av bilarna under senare år har varit framtagandet av ett elektroniskt, vid inbromsning låsningsfritt bromssystem. Framtagning och användande av teknisk utrustning av trafiksäkerhetshöjande slag bör enligt motionärerna uppmuntras, t.ex. genom nedsättning av bilaccisen (försäljningsskatten på motorfordon) för bilar som förses med utrustningen. Motionärerna begär förslag av regeringen med denna inriktning.

Som exempel på att nedsättning av bilaccisen används för att stimulera försäljning av bilar som förses med viss anordning som anses önskvärd kan nämnas följande. Man stimulerar sålunda introduktionen av personbilar som

uppfyller de avgasreningskrav som gäller för personbilar av 1989 eller senare års modell genom att bilaccisen har satts ned för personbilar av 1987 och 1988 års modeller som uppfyller dessa krav (prop. 1985/86:145, SkU 41, rskr. 237).

Utskottet är emellertid inte berett att göra ett principuttalande om att introduktionen av utrustning som ökar trafiksäkerheten bör stimuleras genom nedsättning av bilaccisen. Det bör beaktas att utrustning som ökar trafiksäkerheten kan ha en stimulerande effekt på efterfrågan av en biltyp som har denna utrustning. Först om denna stimulans inte räcker till för att öka efterfrågan på utrustning som från allmän synpunkt anses önskvärd kan andra efterfrågestödjande medel kunna komma under övervägande. Mot bakgrund av det anförda bör motionen inte nu föranleda något initiativ av riksdagen. Motionen avstyrks således.

2.3 Villkor för trafik på väg med traktortåg och motorredskap

För att få föra traktor som är försedd med gummihjul eller motorredskap på väg räcker det med att ha traktorkort, som får utfärdas för den som har fyllt 16 år eller, om särskilda skäl föreligger, för den som har fyllt 15 år. För att få traktorkort behöver sökanden inte genomgå körprov.

Traktor och släpvagn som används i lantbruk behöver vanligen inte registreras och kontrollbesiktigas.

Bestämmelser om högsta tillåtna vikt och längd m.m. som gäller bl.a. för trafik med traktortåg på väg finns i 106–114 §§ VTK.

Motorredskap förutsätts i vägtrafiklagstiftningen vara konstruerade för en hastighet av högst 30 km/tim och endast med svårighet kunna ändras till högre hastighet (s.k. konstruktiv hastighet). Exempelvis en mobilkran med högre konstruktiv hastighet skall betraktas som lastbil.

Traktorer – utom sådana som är försedda med järnhjul – är registreringspliktiga. För motorredskap inträder registreringsplikt endast när de används på allmän väg för transport av personer och gods.

Vägtrafikskatt i form av fordonsskatt uttas enligt vägtrafikskattelagen (1973:601) för traktorer och motorredskap som är eller bör vara registrerade. Traktorer och motorredskap indelas i skattehänseende i två klasser. Skatten enligt klass I är högre än enligt klass II. Traktor hänförs till klass I (trafiktraktor) under förutsättning att den har en tjänstevikt över 2000 kg och att den – dock med vissa undantag – används för transport av gods på väg som inte är enskild. Annan traktor än trafiktraktor hänförs till klass II (jordbruks-traktor). Ett skattepliktigt motorredskap beskattas som en jordbruks-traktor, om det har en tjänstevikt som inte överstiger 2000 kg och inte är en till motorredskap ombyggd bil, och i annat fall som en trafiktraktor.

I motion 1986/87:T409 (fp) begärs att rimliga regler för hastighetsbegränsning och beskattning av mobilkranar och andra fordonsslag skall införas.

I motion 1986/87:T410 (s) kritiseras att traktortåg – som enligt motionärerna kan ha lastvikter på bortåt 35–40 ton och i inte ringa utsträckning används i Malmöhus län för transport av spannmål och sockerbetor – får framföras på väg utan att vara kontrollbesiktigade och att redan en 16-årig förare med

traktorkort är behörig att föra ett traktortåg. Motionärerna begär att problem från trafiksäkerhetssynpunkt med traktortåg på väg utreds.

I en nyligen framlagd, inom kommunikationsdepartementet utarbetad promemoria (Ds K 1987:15) Motorredskap och traktorer redovisas en översyn av bestämmelserna om dessa kategorier fordon. I promemorian föreslås berörande här aktuella frågor bl.a. följande. Traktorer och motorredskap indelas även i vägtrafiklagstiftningen i två undergrupper – trafiktraktorer och jordbrukstraktorer resp. motorredskap klass 1 och motorredskap klass 2. Indelningen av traktorer – som inte knyts till den konstruktiva hastigheten – innebär i huvudsak att till trafiktraktorer hänförs traktorer som används för transporter på väg medan övriga traktorer hänförs till jordbruks-traktorer. Till motorredskap klass 1 hänförs motorredskap som har högre konstruktiv hastighet än 30 km/tim medan övriga motorredskap hänförs till klass 2. Jordbrukstraktor skall inte få föras med högre hastighet än 30 km/tim. Trafiktraktor och motorredskap skall inte få framföras med högre hastighet än 50 km/tim. TSV skall dock få föreskriva att ett motorredskap klass 1 skall få föras med högre hastighet än 50 km/tim. Motorredskap klass 1 skall alltid vara registreringspliktiga medan för motorredskap klass 2 den nuvarande registreringsskyldigheten skall behållas. För registrerade motorredskap som inte används för gods- eller persontransporter på allmän väg föreslås att en särskild skattenivå införs varvid skatten i princip bör anpassas efter i vilken utsträckning fordonen kan antas utnyttja det allmänna vägnätet och efter fordonens vägkostnadsansvar i övrigt.

Frågor om hastighet och beskattning för motorredskap har sålunda uppmärksammats i departementspromemorian, som för närvarande remissbehandlas. I avvaktan på den fortsatta behandlingen inom regeringskansliet av promemorieförslagen avstyrker utskottet yrkandet i motion 1986/87:T409 (fp).

I departementspromemorian föreslås vidare bl.a. att det skall krävas B-körkort – såsom för personbil m.fl. fordon – för att få föra trafiktraktor. Detta innebär bl.a. att föraren skall ha fyllt 18 år. För att få föra jordbrukstraktor på väg skall dock traktorkort vara tillräckligt. Provet för traktorkort och därmed utbildningen föreslås emellertid komma att omfatta även körprov mot för närvarande – som redovisats ovan – enbart teoriprov.

En skärpning av kraven för att få föra traktorer såsom föreslås i promemorian torde tillgodose syftet med motion 1986/87:T410 (s). I avvaktan på den fortsatta behandlingen av promemorieförslagen avstyrker utskottet därför även denna motion.

2.4 Villkor för trafik med ”ungdomsbilar”

För närvarande finns det två slag av ombyggda bilar, vilka får framföras på väg av unga utan krav på körkort, nämligen s.k. epatraktorer och s.k. A-traktorer.

Bestämmelser om konstruktionen av epatraktorerna m.m. meddelades i kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap (den s.k. epatraktorkungörelsen). Bestämda krav beträff-

fande fjädrar, axelavstånd och utväxlingsförhållande uppställdes. Epatrakter, som har registrerats före den 1 april 1975, får under vissa villkor fortfarande användas. De får emellertid inte framföras med högre hastighet än 30 km/tim. Antalet kvarvarande epatrakter uppgick år 1985 till ca 1 700. De utgörs huvudsakligen av bilar av typen Volvo Duett som har byggts om.

Om A-traktorer har TSV meddelat föreskrifter, första gången år 1969. (Epatrakterna betecknades i dessa som B-traktorer). A-traktorer får inte kunna framföras med högre hastighet än 30 km/tim. Antalet A-traktorer beräknades år 1985 uppgå till nära 7 000. Vanligen är det tunga lastbilar som har byggts om till A-traktorer.

Närmare uppgifter om kraven på epatrakter och A-traktorer har redovisats i utskottets betänkande TU 1985/86:1 (s. 12-13).

För att få föra epatrakter och A-traktorer räcker det med att ha traktorkort, som – såsom redovisats ovan – får utfärdas för den som har fyllt 16 år eller, om särskilda skäl föreligger, för den som har fyllt 15 år.

I två motioner tas upp fråga om skärpning av kraven för att få framföra A-traktor och epatraktor på väg.

I motion 1986/87:T404 (fp) begärs sålunda att ett körkort skall krävas för att få framföra A-traktor på väg och att såväl godkänt s.k. teoretiskt prov som godkänt körprov skall krävas för körkortet. I motion 1986/87:T409 (fp) begärs klassificering av epatrakter och A-traktorer så att dessa fordon inte kan användas som "lekfordon" av unga under 18 år. I de båda motionerna framhålls de risker för olyckor som de här aktuella fordonen utgör på väg med unga oerfarna förare.

I två andra motioner föreslås att vissa slags "bilar för unga" skall tillåtas i trafiken m.m.

I motion 1986/87:T231 (m) anför sålunda bl.a. att epatrakter i många fall torde vara ett bättre fordonsalternativ för unga än motorcyklar bl.a. med tanke på en låg olycksfrekvens. Epatrakter orsakar dock, påpekas det, lätt trafikköer och trafikstockningar på vägarna med hänsyn till den låga hastighet med vilken epatrakterna får framföras. Denna nackdel skulle enligt motionärerna minskas om de unga hade tillgång till ett med epatraktorn likartat fordon, som får framföras med högre hastighet än 30 km/tim. Motionärerna begär att TSV skall få i uppdrag att undersöka möjligheterna att skapa en särskild klass för en "ungdomsbil". För "ungdomsbilen" bör enligt motionärerna gälla samma principer som gäller för epatraktorn men "ungdomsbilen" bör få framföras med en hastighet av högst 40 eller högst 50 km/tim. För att få framföra "ungdomsbilen" bör uppställas krav motsvarande dem som gäller för att framföra en vanlig bil, dvs. både teoriprov och körprov.

I motion 1986/87:T419 (m) erinras om att Motorförarnas Helykterhetsförbund, Ungdomsförbundet (MHF-Ungdom) för några år sedan tog upp tanken på tillskapande av en "16-års bil". Denna bil skulle utgöras av en vanlig personbil, som ändrats så att den ej kan framföras med högre hastighet än 50 km/tim. Plats för endast en passagerare skulle få finnas i bilen. Den som fyllt 16 år och godkänts i förarutbildning i huvudsak såsom för förande av bil skulle få föra "16-årsbilen". Motionären framhåller att "16-årsbilen" i flera

hänseenden skulle vara ett bättre fordonsalternativ för unga än motorcykel, epatraktor och A-traktor. Han begär att regeringen snarast skall undersöka möjligheterna att tillåta registrering av "16-årsbilen".

I den i föregående avsnitt omnämnda departementspromemorian (Ds K 1987:15) Traktorer och motorredskap behandlas även frågor om epatraktorer och A-traktorer. Mot bakgrund av att befintliga ca 1 700 epatraktorer är omgärdade av förhållandevis stränga regler och att det sedan år 1975 inte tillkommer några epatraktorer torde enligt promemorian de nuvarande bestämmelserna om dessa fordon kunna bibehållas. Av främst redaktionella skäl förordas det att en epatraktor i fortsättningen i vägtrafiksammanhang skall anses som en jordbrukstraktor. Två kategorier A-traktorer föreslås. En kategori med en konstruktiv hastighet av högst 50 km/tim. I huvudsak skall för denna kategori gälla vad som föreslås gälla om trafiktraktorer, bl.a. B-körkort såsom redovisats i det föregående. Om emellertid tjänstevikten är högst 2 000 kg och den konstruktiva hastigheten är högst 30 km/tim skall emellertid i fråga om förarbehörighet tillämpas de bestämmelser som föreslås gälla för jordbrukstraktorer på väg, dvs. provet för traktorkortet och därmed utbildningen skall även omfatta körprov.

Ett genomförande av förslagen i departementspromemorian syns i huvudsak tillgodose de önskemål som framförs i motionerna 1986/87:T404 (fp) och 1986/87:T409 (fp). I avvaktan på den fortsatta behandlingen av promemorian avstyrker utskottet därför de här aktuella yrkandena i motionerna.

Införande av en kategori A-traktorer med en konstruktiv hastighet om högst 50 km/tim syns kunna tillgodose syftet med de i motionerna 1986/87:T231 (m) och 1986/87:T419 (m) upptagna frågorna om utformning av "bilar för unga". I avvaktan på den fortsatta behandlingen av departementspromemorian avstyrker utskottet även hithörande motionsförslag.

2.5 NTR:s rapport nr 13 om motorcyklar och mopeder

Nordiskt trafiksäkerhetsråd (NTR) överlämnade hösten 1975 till kommunikationsministern i Sverige – och till ministrarna i Danmark, Finland och Norge med ansvar för trafiksäkerhetsfrågor – rapporten (nr 13) Motorcyklar och mopeder – trafiksäkerhet och konstruktion. I syfte att förbättra trafiksäkerheten för motorcyklister och mopedister förordades i rapporten begränsningar av motoreffekten hos motorcyklar och mopeder m.m.

I motion 1986/87:T414 (m) kritiserar förslagen i rapporten beträffande motorcyklarna och motionären begär att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad han därvid anför.

NTR:s rapport överlämnades av regeringen till trafiksäkerhetsutredningen jämte remissyttranden för att övervägas i samband med utredningens arbete. I utredningens betänkande (Ds K 1979:3) Säkrare mopedtrafik redovisade utredningen sina överväganden i mopedfrågor och i slutbetänkandet, (Ds K 1980:6) Trafiksäkerhet – problem och åtgärder, övervägandena om bl.a. klassindelning av motorcyklar (s. 187–193). Betänkandena låg till grund för förslag i trafiksäkerhetspropositionen (1981/82:81). Föredragande departe-

mentschefen anförde i fråga om klassificering av motorcyklar (s. 64) att det fanns anledning att tills vidare avvakta med nya klassificeringsregler. Utskottet hade inte något att erinra häremot (TU 1981/82:19 och 26).

NTR:s rapport nr 13 är således slutbehandlad. Utskottet föreslår därför att motionsyrkandet avslås.

2.6 Organ för fordonsbesiktningar

Bestämmelser om organisationen av kontrollorgan som svarar för sådan teknisk provning eller besiktning som är tvingande för enskilda finns i lagen (1985:1105) om obligatorisk kontroll genom teknisk provning m.m. För varje område för obligatorisk kontroll kan enligt lagen en riksprovplats utses eller en eller flera provplatser auktoriseras.

IFK är föreskrivet att registreringsbesiktning, typbesiktning och kontrollbesiktning m.fl. besiktningar av motordrivna m.fl. fordon skall utföras av riksprovplats. I förordningen (1985:1107) om riksprovplatser och auktoriserade provplatser m.m. har AB Svensk Bilprovning utpekats som riksprovplats för – med vissa undantag – motorfordon, terrängfordon, släpfordon till motorfordon och till traktorer ombyggda bilar.

I motion 1986/87:T231 (m) framhålls att det finns verkstäder och provningsstationer – t.ex. Motormännens Riksförbund – M:s teststationer – vilka lika väl som AB Svensk Bilprovning skulle kunna handha besiktningen av bilar. Enligt motionärerna har monopolet på besiktningar avskaffats i Tyskland och så bör ske även i Sverige. Motionärerna begär att förslag i detta syfte skall läggas fram.

I proposition 1963:91 angående säkerhetsinspektion av motorfordon, m.m. – som bl.a. låg till grund för bildandet av AB Svensk Bilprovning för att handha säkerhetsinspektionen av motorfordon – redovisades en diskussion om olika alternativ för organisationen av inspektionsverksamheten. Med utgångspunkt i att sakkunskapen och objektiviteten i säkerhetsinspektionen inte borde kunna ifrågasättas och i att inspektionen skulle kunna uppfylla rimliga anspråk på service från den enskilde fordonsägarens sida förordade föredragande departementschefen som den lämpligaste organisationsformen ett aktiebolag, i vilket staten skulle äga det avgörande inflytandet och i vilket bilismens organisationer och bilverkstadsbranschen skulle ingå som medintressenter. Härvid avsågs det förutskickade AB Svensk Bilprovning. Riksdagen hade inte något att erinra i denna del (SU 1963:83, rskr. 198, 3LU 1963:22, rskr. 184). I det därefter inrättade bolaget äger staten 52 % av aktierna.

De refererade skälen för AB Svensk Bilprovningens tillkomst och uppgift har enligt utskottets mening samma styrka i dag. Utskottet kan därför inte biträda motionsförslaget utan föreslår att det avslås.

2.7 Förläggning av en bilprovningsstation till Årjäms kommun

AB Svensk Bilprovning har för närvarande 174 bilprovningsstationer i 164 kommuner. Av stationerna är 156 fasta stationer och 18 besöksstationer (med mera begränsat öppethållande).

I motion 1986/87:T223 (c) anförs bl.a. att det inom Årjängs kommun finns ca 10 000 fordon, som årligen skall kontrollbesiktigas. Närmaste bilprovvningsstationer ligger enligt motionärerna 5–7 mil från centralorten i kommunen (i Arvika, Bengtsfors, Säffle och Åmåls kommuner). Motionärerna begär mot denna bakgrund att en bilprovvningsstation skall förläggas till Årjängs kommun.

Enligt vad utskottet har erfarit har styrelsen för AB Svensk Bilprovning diskuterat att göra bolagets service mer lättillgänglig för bilägarna även i glesbygd. Utskottet ser gärna att så sker.

Mot bakgrund av det anförda samt med hänsyn till att det inte ankommer på riksdagen att avgöra var bolagets bilprovvningsanläggningar skall etableras bör motionsförslaget inte föranleda någon riksdagens särskilda åtgärd.

2.8 Utökade möjligheter till begränsad registreringsbesiktning

Bilar m.fl. fordon skall enligt bestämmelser i FK registreringsbesiktigas för bl.a. undersökning av fordonens beskaffenhet och utrustning mot bakgrund av bl.a. grundregeln i 7 § FK att ett fordon får brukas i trafik endast om fordonet är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. När det gäller serietillverkade fordon typbesiktigas enstaka fordon i bl.a. nämnda syfte. För de fordon, som är likartade med ett som har typbesiktigats, får typintyg utfärdas. Utfärdas typintyg för ett fordon skall det anses som om fordonet har godkänts vid registreringsbesiktning.

Om ett fordon – efter det att det har godkänts vid registreringsbesiktning eller har tagits upp i typintyg – har ändrats bl.a. så att det inte längre överensstämmer med utförandet vid besiktningen eller när typintyget utfärdades, skall fordonet enligt 38 § FK inställas för ny registreringsbesiktning. Detta gäller dock inte i fall bl.a. då ändringen endast innefattar avvikelser som är att hänföra till fordonets utstyrsel och inte försämrar dess säkerhet.

Enligt 36 § fjärde stycket FK kan emellertid registreringsbesiktning – i den omfattning som TSV bestämmer – begränsas till att bl.a. avse viss del av fordonet. TSV har med stöd av denna befogenhet bestämt (TSVFS 1981:50) att begränsad besiktning får göras då en kopplingsanordning (draganordning) har monterats eller demonterats på en personbil.

Avgiften hos AB Svensk Bilprovning för registreringsbesiktning av en personbil, som tidigare har godkänts vid en registreringsbesiktning eller har tagits upp i ett typintyg, är för närvarande 270 kr. Avgiften för begränsad besiktning av en personbil är för närvarande 125 kr.

När det gäller fordonets utrustning m.m. äger TSV enligt 103 § FK föreskriva att vissa fordonssdelar eller fordonstillbehör får användas endast om de är märkta enligt verkets föreskrifter eller av typ som har godkänts av verket eller någon annan myndighet. Verket har med stöd av dessa bestämmelser meddelat föreskrifter om nationella typgodkännanden för olika slag av utrustningar för bilar och cyklar m.fl. fordon.

I motion 1986/87:T414 (m) begärs att möjligheten till begränsad besiktning skall utökas till att omfatta även andra smärre förändringar än montering och

demontering av draganordning och avse inte bara smärre förändringar av personbilar utan av bilar över huvud taget – dvs. personbilar samt bussar och lastbilar – som har en totalvikt av t.ex. högst 3 500 kg.

AB Svensk Bilprovning har i skrivelse till TSV i januari 1986 föreslagit att även följande ändringar av personbil skall kunna omfattas av begränsad besiktning, nämligen dels montering av taklucka, dels demontering av taxiutrustning, dubbelkommando, lärmanordning och blått ljus samt enklare handikapputrustning. Bolaget har även föreslagit att gällande och föreslagna möjligheter till begränsad besiktning skall utvidgas till att gälla bilar med högst 3 500 kg totalvikt. I samband med beredningen inom TSV av skrivelsen övervägs förslag som har framförts inom verket till även annan utökning av möjligheterna till begränsad besiktning.

Då den i motionsförslaget upptagna frågan sålunda omfattas av överväganden inom TSV bör det inte föranleda någon särskild åtgärd av riksdagen.

2.9 Bilavgaskontrollen vid kontrollbesiktningen

I motion 1986/87:T420 (fp) begärs att tillsynen av gällande avgasregler skall förbättras genom att avgasutsläppen ägnas större uppmärksamhet vid den obligatoriska kontrollbesiktningen. Som motivering för yrkandet anförs bl.a. att bilavgaser hör till de allvarligaste miljöproblemen i vårt land.

Riksdagen beslutade i december 1985 om skärpta krav för avgasrening på personbilar (prop. 1985/86:61, JoU 11, rskr. 101). Under förra riksmötet antog riksdagen (prop. 1986/87:56, JoU 7, rskr. 106) bilavgaslagen (1986:1386) som innehåller de regler som behövs för att genomföra de skärpta avgaskraven. Lagen, som trädde i kraft den 1 juli 1987, syftar bl.a. till att få till stånd en förbättrad kontroll av bilar som har satts i trafik. I anslutning till lagen har utfärdats bilavgasförordningen (1987:586) vilken har ersatt bilavgaskungörelsen (1972:596). Statens naturvårdsverk meddelar de ytterligare föreskrifter om bilars beskaffenhet, utrustning och funktion som behövs för att bilarna skall uppfylla de krav som följer av bilavgasförordningen. Fordon som inte uppfyller kraven enligt bilavgasförordningen godkänns inte vid kontrollbesiktningen.

Genom ändring i bilavgaskungörelsen den 1 mars i år och genom den nya bilavgasförordningen har avgasreningskraven skärpts under innevarande år för bilar av vissa årsmodeller som är i bruk.

Den redovisade ordningen för avgaskontrollen torde tillgodose önskemålen i motionen. Någon särskild åtgärd av riksdagen med anledning av motionen torde således inte vara påkallad.

2.10 Kontrollbesiktningintervaller för personbilar m. fl. fordon

Sedan den 1 januari 1971 är ordningen för kontrollbesiktning av personbilar och andra fordon den att fordonen skall kontrollbesiktigas årligen med början under andra kalenderåret efter det år som anges i årsmodellbeteckningarna och under inställesterminer som bestäms av sista siffran i

registreringsnumren (77 och 78 §§ FK). På grund av att en ny årsmodell i allmänhet introduceras redan flera månader före det år som anges i årsmodellbeteckningen kan användningstiderna före den första kontrollbesiktningen variera mellan ca ett och ett halvt år och tre år.

I fyra motioner begärs att tidsintervallen till kontrollbesiktningarna skall ändras.

I motion 1986/87:T231 (m) begärs sålunda en översyn av bestämmelserna om kontrollbesiktning som skall syfta till att den första kontrollbesiktningen för fordon som inte används i yrkesmässig trafik och för fordon som inte körs exceptionellt mycket skall äga rum efter tre år, den andra efter fem år, varefter fordonen skall kontrollbesiktigas varje år. Motionärerna framhåller att bilarna blir allt bättre. I motion 1986/87:T232 (m) framförs samma förslag.

I motion 1986/87:T409 (fp) begärs åtgärder för att minska antalet kontrollbesiktningar av relativt nya fordon. Motionärerna frågar sig om vi får tillräcklig nytta av de resurser som går åt för kontrollbesiktningar av relativt nya personbilar. Om man slopar de kontrollbesiktningar som skall äga rum efter två år och fyra år skulle, påpekar motionärerna, 100 milj. kr. kunna sparas i avgifter, resekostnader och tidsåtgång för att kunna användas till angelägnare trafiksäkerhetsåtgärder.

I motion 1986/87:T423 (fp) anförs bl.a. att stor vikt i trafiksäkerhetsarbetet måste läggas på att äldre bilar håller en hög trafiksäkerhet men att detta kräver stora resurser hos AB Svensk Bilprovning. Motionärerna föreslår – för att bilprovningen skall få resurser för att kontrollera de något äldre bilarna – att intervallerna för kontrollbesiktningen varieras så att t.ex. en privatbil besiktigas första gången efter tre år och sedan med "rullande intervaller".

Utskottet behandlade senast under föregående riksmöte i betänkande TU 1986/87:1 motionsförslag som var likartade med de här aktuella. Utskottet redovisade (s. 18) de synpunkter på värdet av gällande kontrollbesiktningssystem, som AB Svensk Bilprovning hade framhållit i ett yttrande till kommunikationsdepartementet år 1982 över skrivelser angående ändrade tidsintervaller mellan kontrollbesiktningarna m.m. Vidare redovisade utskottet vad som i detta hänseende enligt bolaget hade framkommit i en studie av kontrollbesiktningens effekter som statens väg- och trafikinstitut (VTI) hade utfört åt bolaget år 1984. På förslag av utskottet beslutade riksdagen att lämna motionsförslagen utan åtgärd med hänvisning till att AB Svensk Bilprovning hade påbörjat en analys av konsekvenserna av förändringar i inställesystemet och att resultatet härav borde avvaktas.

I den av AB Svensk Bilprovning till utskottet överlämnade promemorian med synpunkter på vissa förslag till ändringar i nuvarande inställesystem för kontrollbesiktning anför bolaget att det sedan vintern 1986/87 har studerat tillgängligt material i syfte att skapa ett underlag för bedömning av effekterna av här aktuella motionsförslag om ändringar av kontrollbesiktningstidsintervallen. Studierna har enligt bolaget gett underlag för att konstatera att värdet av nyttoeffekterna av kontrollbesiktningen är mycket större än de kostnader som verksamheten orsakar. Ändringar i nuvarande regelsystem

bör därför, anför bolaget, inte genomföras innan konsekvenserna av sådana förändringar har närmare utretts, bl.a. med avseende på miljösidan. En omfördelning av resurserna för kontrollbesiktning från yngre till äldre resp. från lätta till tunga fordon skulle vidare enligt bolaget endast innebära ungefärligen ett bibehållande av de nu uppnådda effekterna eller möjligen någon marginell förbättring.

Bolaget påpekar att nuvarande regler om inställetid överensstämmer ganska bra med ett föreslaget direktiv avseende Europeiska Gemenskapen (EG) om att den första kontrollbesiktningen av personbilar och lätta lastbilar skall ske innan tre år har förflutit efter det att fordonen har tagits i bruk, den andra besiktningen inom fem år, varefter kontrollbesiktningarna skall ske årligen. I Sverige inställs, anför bolaget, för närvarande 97 % av personbilarna före treårsgränsen. Ett års senareläggning skulle – vid oförändrade förhållanden i övrigt – innebära att ca två tredjedelar av personbilarna skulle ha överskridit treårsgränsen.

Tidigareläggning av den första kontrollbesiktningen av lastbilar, bussar och släpvagnar med totalvikter över 3,5 ton så att den sker inom ett år från ibruktagandet skulle enligt bolaget vara en välmotiverad förändring som skulle ge goda resultat från trafiksäkerhetssynpunkt och som bör prioriteras. Dessa fordon, påpekas det, hinner nämligen köras betydligt längre före den första kontrollbesiktningen än man tidigare har känt till.

En annan förändring som enligt bolaget bör prioriteras är ordningen för tilldelning av registreringsnummer för nya fordon med totalvikter av högst 3,5 ton. Den sista siffran i registreringsbeteckningen bör bli en som gör att tiden till den första kontrollbesiktningen blir kortare än vad den för närvarande i vissa fall kan bli.

Bolaget – som anför att det avser att under innevarande höst ta upp diskussioner med TSV m.fl. myndigheter om nu nämnda önskade förändringar – redovisar i promemorian vissa ytterligare förändringar av nuvarande ordning, vilka enligt bolaget bör prioriteras.

Mot bakgrund bl.a. av vad AB Svensk Bilprovning i här aktuell promemoria och tidigare har anfört om värdet av nuvarande ordning i fråga om tidsintervall till kontrollbesiktningarna är utskottet inte berett att nu förorda att dessa tidsintervall skall förlängas såsom föreslås i här aktuella motionsförslag. Utskottet avstyrker därför desamma.

3 Bilregisterfrågor

Registreringsbeteckning efter eget val på fordon

Enligt bestämmelser i 14 § BRK skall TSV vid registrering av fordon tilldela det ett registreringsnummer. Registreringsnumret består enligt paragrafen av tre bokstäver och tre siffror.

I motion 1986/87:T418 (m) påpekas att bilägare i vissa länder har möjlighet att få registreringsbeteckningen individuellt utformad så att t.ex. ett ord med anknytning till bilägarens sysselsättning eller hans namn bildas. En extra avgift tas ut för den ökade administrationskostnad som registreringsmyndig-

heten beräknas få för kontroll av att samma beteckning inte redan tilldelats ett fordon m.m. I motionen begärs att en sådan möjlighet skall öppnas även för fordonsägare i vårt land.

Enligt vad utskottet under hand har erfarit har inom TSV förslag framförts om att bilägare skulle kunna få registreringsskyltar med den text eller kombination av text och siffror som bilägaren önskar inom en ram av 4-6 tecken. Särskild avgift skulle tas ut.

I avvaktan på den fortsatta behandlingen av detta förslag bör motionsförslaget lämnas utan särskild åtgärd.

4 Körkortsfrågor

4.1 Behörighet att föra tyngre motorcyklar

I vägtrafiklagstiftningen förstås med lätt motorcykel en motorcykel vars motor har en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter. Överstiger slagvolymen 125 kubikcentimeter är motorcykeln en tung motorcykel.

Enligt KKL gäller att körkort krävs för att få föra motorcykel. Körkort för motorcykel kan förvärfvas av den som har fyllt 16 år och har godkänts i förarprov, som består av förhör beträffande vissa kunskaper samt körprov. Körkort för motorcykel gäller emellertid för tung motorcykel först när körkortshavaren har fyllt 18 år. Före den 1 januari 1986 gällde att den, som hade erhållit körkort för motorcykel före fyllda 18 år och då var behörig att föra endast lätt motorcykel, vid fyllda 18 år utan vidare ägde föra tung motorcykel. Fr.o.m. den 1 januari 1986 gäller emellertid att, om förarprovet skall avläggas på en lätt motorcykel, länsstyrelsen skall begränsa körkortets giltighet till att avse lätt motorcykel. Den som vill köra tung motorcykel måste genomgå ett särskilt förarprov för sådan motorcykel med förhör och körprov. För den som har godkänts vid förarprov för lätt motorcykel räcker det dock med enbart körprov på tung motorcykel.

4.1.1 NTR:s rapport nr 19 om utbildning av motorcykelförare

Nordiskt Trafiksäkerhetsråd (NTR) överlämnade hösten 1977 till kommunikationsministern i Sverige – och till ministrarna i Danmark, Finland och Norge med ansvar för trafiksäkerhetsfrågor – rapporten (nr 19) Uddannelse af motorcykelførere. I rapporten framlades förslag om förbättring av utbildningen för motorcykelförare. Bl.a. förordades att behörighet att föra motorcykel med en slagvolym över 410 kubikcentimeter skulle kunna erhållas först efter minst ett års praktisk erfarenhet av körning med lättare motorcyklar. Förslaget innebar att körkort för de tyngre motorcyklarna i princip skulle kunna erhållas endast efter två förarprov efter föregående teoretisk och praktisk förarutbildning.

I motion 1986/87:T414 (m) kritiseras förslaget i rapporten om krav på två förarprov och motionären begär att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad han därvid anför.

NTR:s rapport överlämnades av regeringen till trafiksäkerhetsutredningen för att övervägas i samband med utredningens fortsatta arbete. I trafiksäkerhetsutredningens betänkande (Ds K 1979:11) Trafikant- och förarutbildning föreslog utredningen krav på en särskild utbildning och ett särskilt förarprov för behörighet att föra tung motorcykel. Utredningen ifrågasatte emellertid om det fanns tillräcklig anledning att förorda inrättandet av en särskild mellanklass för motorcyklar med motorer som har slagvolymen mellan 125 och 410 kubikcentimeter (se närmare härom nedan). Utredningens förslag anmäldes i 1981/82 års trafiksäkerhetsproposition. Föredragande departementschefen förordade (s. 37–38) att ett särskilt förarprov för behörighet att föra tung motorcykel skulle införas och att endast den som fyllt 20 år skulle få föra de allra tyngsta motorcyklarna, nämligen motorcyklar med motorer vilkas slagvolym översteg mellan 500 och 600 kubikcentimeter. På förslag av utskottet (TU 1981/82:19 s. 15–16 och TU 1981/82:26) biträdde emellertid riksdagen (rskr. 231) inte dessa förslag.

NTR:s rapport nr 19 är således slutbehandlad. Utskottet föreslår därför att motionsyrkandet avslås.

4.1.2 Slopande av kraven på särskilda prov för att få föra tung motorcykel

Införandet fr.o.m. den 1 januari 1986 av krav på godkänt särskilt förarprov eller körprov för behörighet att föra tung motorcykel (prop. 1984/85:137, TU 29, rskr. 384) motiverades med att uppfyllandet av dessa krav skulle bidra till att öka trafiksäkerheten för den som vill föra tung motorcykel.

I motion 1986/87:T414 (m) begärs att nämnda krav slopas och att en återgång sålunda sker till vad som gällde före den 1 januari 1985. Motionären framhåller att det bland motorcyklarna inte är de tunga utan de lätta motorcyklarna som procentuellt sett är inblandade i de flesta trafikolyckorna.

Antalet dödade och skadade förare och passagerare på motorcyklar vid polisrapporterade vägtrafikolyckor uppgår till ca 1 500 per år, varav ca 60 dödade. Dessa tal motiverar en fortsatt skärpt uppmärksamhet på situationen i trafiksäkerhetskänseende för denna kategori trafikanter. Någon minskning av kraven för att få föra tung motorcykel kan utskottet därför inte förorda. Motionsyrkandet avstyrks sålunda.

4.1.3 Behörighet att föra motorcykel med slagvolym om högst 400 kubikcentimeter

För att underlätta för kortväxta och fysiskt svaga personer att t.ex. använda sig av s.k. motorskotrar av typ Vespa föreslås i motion 1986/87:T427 (fp) att körkort för lätt motorcykel skall, om körkortshavaren har fyllt 18 år, utan vidare gälla för motorcyklar vilkas motorer har slagvolymen om högst 400 kubikcentimeter.

Nordiskt Trafiksäkerhetsråd (NTR) föreslog, som nämnts ovan, i rapporten (nr 19) om utbildning av motorcykelförare slagvolymen 410 kubikcentimeter som skiljegräns i fråga om krav på förarens utbildning. Trafiksäkerhetsutredningen anförde i fråga om NTR:s förslag bl.a. (Ds K 1979:11 s. 75–76) att det

ingalunda var belagt att gränsen borde ligga just vid 410 kubikcentimeter. Utredningen framhöll att inte heller dess egen analys av motorcykelolyckor pekade på att denna gräns var kritisk. Utredningen ifrågasatte därför, som nämnts ovan, om det fanns tillräcklig anledning att förorda inrättandet av en särskild mellanklass av motorcyklar omfattande slagvolymerna 125–410 kubikcentimeter.

Utskottet är inte heller övertygat om att slagvolymen 400 kubikcentimeter bör vara gräns i fråga om kraven för att få föra motorcykel så att först vid denna gräns de mera omfattande kraven skall gälla. Utskottet avstyrker därför motionen.

4.2 Krav på den som söker körkortstillstånd

Körkort får utfärdas endast för den som har ett gällande körkortstillstånd. Frågor om körkortstillstånd prövas av länsstyrelsen. Körkortstillstånd får meddelas endast den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon. Vid prövningen av de personliga förhållandena skall enligt 7 § KKL särskilt beaktas om sökanden är känd för ett nyktert levnadssätt och om det kan antas att han kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, ansvar och omdöme i trafiken.

Till grund för länsstyrelsens prövning skall ligga en personutredning. Personutredningen utförs av polismyndigheten och skall enligt 11 § andra stycket KKF innehålla ett yttrande om sökandens lämplighet som körkorts-havare och en redogörelse för de omständigheter på vilka yttrandet grundas.

Enligt rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om personutredning (RPS FS 1986:41) som har meddelats efter samråd med TSV skall kontroll ske i person- och belastningsregistret. Polismyndighetens yttrande bör innehålla en bedömning av om sökanden som förare av körkortspliktigt fordon kommer att respektera trafikreglerna, ta hänsyn till andra och visa omdöme och ansvar. Beträffande sambandet mellan den personliga lämpligheten och brottslighet måste enligt rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd beaktas att det inte är själva brottet som sådant som skall föranleda att körkortsinnehav avstyrks. I stället skall helhetsbilden av personen i fråga utgöra grunden för en bedömning av frågan hur han kommer att uppträda i trafiken. Trafikbrott kan, sägs det, naturligtvis ge anledning att ifrågasätta vederbörandes lämplighet som fordonsförare och detta gäller i synnerhet trafiknykterhetsbrott.

Länsstyrelsen får enligt 11 § tredje stycket KKL själv eller genom polismyndighet föranstalta om ytterligare utredning. Därvid kan länsstyrelsen förelägga sökanden att inom viss tid ge in ett läkarintyg.

4.2.1 Kravet i fråga om nyktert levnadssätt

Den 1 januari 1977 avskaffades fylleristraflet och i samband därmed trädde lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m. (LOB) i kraft.

I motion 1986/87:T424 (m) påpekas att i och med avskaffandet av fylleristraf-fet en registreringsrutin av dem som hade gjort sig skyldiga till fylleri upphörde. Därigenom är enligt motionärerna myndigheternas kunskaper beträffande nykterhetsförhållandena hos dem som söker körkortstillstånd numera bristfälliga. Över 10 000 personer som omhändertagits av polisman som berusade med stöd av bestämmelser i LOB var år 1986 enligt motionärerna oidentifierade. Motionärerna anser att nya uppföljningsruti-ner behövs för att man lättare skall kunna klarlägga körkortssökandes nykterhetsförhållanden och därmed deras lämplighet som förare av kör-kortspflichtiga fordon. De begär en utredning i frågan.

När någon har omhändertagits enligt LOB skall polismyndigheten anmäla detta till TSV (87 § KKF) och TSV skall föra in uppgiften i körkortsregistret. Uppgiften får emellertid bevaras i körkortsregistret i högst två år från det den infördes. Uppgiftslämnandet avser alla personer som omhändertagits enligt LOB – även bl.a. dem som ännu inte har ansökt om körkortstillstånd. Under polismyndighetens personutredning undersöks om "LOB-anteckning" finns i körkortsregistret. Varje omständighet som kan tyda på att en körkortssö-kande missbrukar sprit eller annan stimulantia bör enligt rikspolisstyrelsens ovannämnda föreskrifter och allmänna råd redovisas till länsstyrelsen.

Om länsstyrelsen finner anledning anta att någon inte bör ha körkort eller traktorkort på grund av sina nykterhetsförhållanden, får länsstyrelsen enligt 39 § KKL höra socialnämnden, om nämndens yttrande har betydelse för ärendets avgörande.

Frågan om identifiering av dem som har omhändertagits enligt LOB behandlades i proposition 1983/84:111 med förslag till polislag m.m. Justitieministern anförde där (s. 39–40) bl.a. att det naturligtvis får anses otillfredsställande att den som kan dölja sin identitet undgår föreskriven rapportering och registrering och följderna därav bl.a. i körkortshänseende. Ett heltäckande system för att upptäcka enskilda personers misskötsamhet i nykterhetskänseende kunde dock enligt justitieministern aldrig uppnås och borde som han såg det knappast ens eftersträvas. Man kommer inte ifrån, anförde han, att tillfälligheter i stor utsträckning avgör vilka upplysningar som når vederbörande myndigheter. Justitieministern underströk emellertid att det i fortsättningen – liksom det dittills varit – bör vara en tjänsteplikt för polisen att verka för att den omhändertagne identifieras med de medel som står till buds. Riksdagen hade inte något att erinra (JuU 1983/84:27, rskr. 331).

Utskottet har förståelse för att polismyndighet i vissa fall kan ha svårigheter att identifiera den som har omhändertagits enligt LOB. Utskottet vill emellertid – i överensstämmelse med vad utskottet gjorde vid behandlingen i betänkande 1983/84:1 (s. 6–8) av motionsförslag om nykterhetsprovningen i körkortsärenden – framhålla att de ovan redovisade bestämmelserna i 11 § andra stycket KKF ger polismyndighet möjlighet att verkställa en utförligare utredning än att endast kontrollera huruvida körkortssökande har omhän-dertagits enligt LOB. Som utskottet underströk är det – med den person- och lokalkännedom som polisen besitter – angeläget att den finner lämpliga former för att göra så utförliga personutredningar som möjligt. Vidare vill

utskottet – såsom skedde i ovannämnda betänkande – erinra om att länsstyrelsen själv eller genom polismyndigheten får föranstalta om ytterligare utredning och därvid förelägga sökanden att ge in läkarintyg samt har möjlighet att höra socialnämnden.

Mot bakgrund av det anförda är utskottet inte berett att stödja motionsförslaget om en utredning om uppföljningsrutiner för klarläggande av körkortssökandes nykterhetsförhållanden. Motionsförslaget avstyrks således.

4.2.2 Bedömning av viss brottslighet hos sökande

I motion 1986/87:T422 (fp) tas upp fråga om skärpning av sanktionerna för bilstölder. I motiveringen föreslås bl.a. att man överväger om inte begångna bilstölder – i större utsträckning än som enligt motionärerna för närvarande synes vara fallet – bör beaktas vid prövningen av den sökandes lämplighet att erhålla körkort.

Enligt rikspolisstyrelsens ovannämnda föreskrifter och allmänna råd bör vid kvalificerad brottslighet av allmänt slag, som t.ex. har bedrivits yrkesmässigt eller har varit särskilt grov, långvarig eller hänsynslös, innehav av körkort i regel avstyrkas. Förutsättningar för körkortsinnehav torde däremot ofta finnas i fråga om personer som har dömts till villkorlig dom, skyddstillstånd eller kortare fängelsestraff för brott som inte är av nu nämnda karaktär.

Den ordning som gäller för prövningen av lämpligheten hos den som söker körkortstillstånd inrymmer således att bilstölder som begåtts av sökanden kan beaktas vid prövningen. Något riksdagens initiativ med anledning av motionen är därför enligt utskottets mening inte påkallat. Motionen avstyrks därför i här aktuell del.

4.3 Körkort på prov m. m.

Även om körkortets giltighetstid formellt är begränsad till tio år, är den praktiska giltigheten i princip livsvarig räknat från det körkortet lämnades ut.

Nyblivna förare utgör emellertid en med hänsyn till trafiksäkerheten mycket utsatt trafikantgrupp. Under år 1985 var sålunda antalet dödade och skadade personbilsförare störst bland 18-åringar, därefter bland 19-åringar för att därefter minska successivt med ålder.

I två motioner vill motionärerna att körkortet till en början skall vara utfärdat på prov eller vara interimistiskt.

I motion 1986/87:T423 (fp) erinras om att bilförarutbildningen i Norge är uppdelad i två faser. Efter grundläggande förarutbildning (den första fasen) utfärdas ett körkort som är giltigt under två år. Den andra fasen omfattar viss teoretisk utbildning samt körning på halt underlag och körning i mörker. När föraren är klar med den andra fasen ändras det provisoriska körkortet till ett permanent körkort utan ytterligare förarprov. Motionärerna framhåller angelägenheten för vår del av ett obligatorium motsvarande fas 2 i Norge.

Även i motion 1986/87:T430 (m) önskar man att förarutbildningen

utformas som i Norge och motionärerna begär förslag om införande av ett interimskörkort.

TU 1987/88:1

I en annan här aktuell motion, motion 1986/87:T409 (fp), framhålls att olycksriskerna är störst för motorfordonsförarna i åldrarna 15–25 år. Motionärerna begär åtgärder för att minska olycksriskerna för de yngsta motorfordonsförarna.

I april 1986 knöts en sakkunnig till kommunikationsdepartementet för att biträda med vissa frågor rörande bilförarutbildningen. Den sakkunnige avgav i år rapporten Nyblivna bilförare - Trafiksäkerhetsproblem och åtgärder med redogörelse för bl.a. bilförarutbildningen i Norge samt med förslag till ändring av bilförarutbildningen i vårt land. Den sakkunnige föreslog att förarutbildningen skall indelas i två skeden. Regeringen överlämnade i april rapporten till TSV för att finnas att tillgå vid verkets arbete med att ta fram ett underlag för ett regeringsbeslut om reformering av bilförarutbildningen.

TSV har därefter – i slutet av augusti i år – till regeringen överlämnat ett förslag till reformerad bilförarutbildning. Utbildningen föreslås omfatta två skeden. Efter grundutbildning med obligatorisk teorikurs, mörkerkörningskurs och utbildning i körning på halt underlag samt förarprov erhåller körkortssökanden ett preliminärt körkort med två års giltighetstid. Under giltighetstiden förutsätts körkortssökanden skaffa sig körerfarenhet på egen hand under minst ett och ett halvt år. Vidare skall han/hon genomgå obligatorisk tilläggsutbildning avseende körning på halt underlag samt körprov. Godkänns körprovet erhålls ett permanent körkort. I annat fall föreläggs körkortssökanden genomgå kompletterande utbildning i trafikskola. Förare som har preliminärt körkort skall ha en "nybörjarskylt" på bilen. Förslaget bereds inom kommunikationsdepartementet i anslutning till det trafikpolitiska utvecklingsarbetet.

De unga motorfordonsförarnas situation har även uppmärksammats på det sättet att unga och/eller nya motorfordonsförare framhålls i TSV:s trafiksäkerhetsprogram 1987 som ett väsentlig fråga för verksamheten i TSV:s råd för samordning och planering.

Vidare genomför Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) under åren 1986–1988 en kampanj som syftar till att minska de unga förarnas andel i trafikolyckorna.

Med hänsyn till de initiativ m.m. som enligt den ovan lämnade redogörelsen redan har tagits i frågor som berör motionsförslagen och i avvaktan på regeringens ställningstaganden till TSV:s förslag torde motionsförslagen kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

4.4 Vissa körkortsingripanden

KKL ger möjlighet till körkortsingripanden mot körkortshavare, som inte följer från trafiksäkerhetssynpunkt väsentliga trafikregler, i form av återkallelse av körkortet, varning samt omhändertagande av körkortet.

Återkallelse och *varning* beslutas av förvaltningsdomstol (länsrätt i första instans) efter ansökan av allmänt ombud, som är knutet till länsstyrelsen. Om

emellertid det allmänna ombudet anser att varning är en tillräcklig åtgärd, får ombudet utfärda ett föreläggande om varning för godkännande inom viss tid.

Grunderna för återkallelse av körkort finns angivna i 16 § KKL. Om ett körkort återkallas på vissa i paragrafen angivna grunder skall domstolen bestämma en spärrtid – som utgör hinder mot att utfärda ett nytt körkort – på lägst en månad och högst tre år.

I vissa av de fall som avses i 16 § KKL får enligt 22 § KKL i stället för körkortsåterkallelse beslutas om varning, om detta av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Huvudregeln enligt 16 § KKL är således att ingripande skall ske i form av återkallelse av körkortet.

Omhändertagande av körkort beslutas av polismyndighet eller åklagare. Förutsättningarna för att ett körkort skall få omhändertas anges i 23 § KKL. Körkortet kan omhändertas bl. a. vid misstanke om trafiknykterhetsbrott och om viss alkoholkoncentration i körkortshavarens blod. Om körkort är omhändertaget enligt 23 § KKL skall länsstyrelsen enligt 41 § KKL utan dröjsmål pröva om körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas i avbidan på den fortsatta behandlingen av frågan om körkortsingripande.

4.4.1 Omhändertagande av körkort vid trafiknykterhetsbrott

Den som har fört motordrivet fordon och därvid har varit påverkad av starka drycker eller av annat berusningsmedel kan ställas till ansvar enligt bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. I lagrummet skiljs mellan ett grövre brott (rattfylleri) och ett lindrigare brott för vilket brottsbeteckning saknas i lagen men som i allmänhet brukar benämnas rattonykterhet. För att ställas till ansvar för rattonykterhet räcker det att alkoholkoncentrationen i förarens blod under eller efter färden uppgått till 0,5 men ej till 1,5 promille. Frågor om ansvar för rattfylleri och rattonykterhet prövas av allmän domstol.

Rattfylleri och rattonykterhet utgör enligt 16 § punkt 1 KKL grunder för återkallelse av körkort. Slutlig återkallelse av körkort på grund av trafiknykterhetsbrott förutsätter dock att det finns en lagakraftvunnen dom i brottmålet.

I motion 1986/87:T431 (c) begärs att körkortet skall omhändertas i anslutning till att trafiknykterhetsbrottet begås. Motionärerna erinrar om att mål om sådana brott handläggs av allmän domstol medan mål om körkortsingripanden handläggs av förvaltningsdomstol. Motionärerna framhåller att det inte är ovanligt att den som misstänks för trafiknykterhetsbrott får behålla körkortet i avvaktan på domen i allmän domstol. Prövningen av målet om körkortsingripande kan enligt motionärerna i undantagsfall dröja över ett år. Detta är enligt deras mening inte rimligt.

Före en ändring av 23 § KKL den 1 januari i år (prop. 1985/86:115, TU 27, rskr. 348) krävdes för omhändertagande av körkort att alkoholkoncentration i förarens blod konstaterats genom en analys av hans blod. Analys utfördes av statens rättskemiska laboratorium, och ca en vecka hann förflyta innan polis/åklagare hade tillgång till utlåtande från laboratoriet. Genom ändring-

en i 23 § KKL kan numera ett alkoholutandningsprov taget av polisen läggas till grund för beslut om omhändertagande av körkortet. TU 1987/88:1

En snabbare behandling av frågor om omhändertagande av körkort har sålunda möjliggjorts. Med hänsyn härtill och till att utredningen om vissa körkortsfrågor – som redovisats i det föregående – har lagt fram förslag som skall möjliggöra snabbare kortsingripanden mot förare som inte följer väsentliga trafikregler bör motionen inte påkalla någon särskild åtgärd av riksdagen.

4.4.2 Viss brottslighet som grund för återkallelse av körkort

I motion 1986/87:T422 (fp) tas, som nämnts i det föregående, upp frågor om skärpning av sanktionerna för bilstöld. I motiveringen föreslås bl.a. att man överväger om inte upprepade bilstölden skall resultera i återkallelse av körkort.

Enligt 16 § punkt 6 KKL skall ett körkort återkallas om det med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon. Enligt 83 § KKF skall rikspolisstyrelsen underrätta TSV bl.a. om dom varigenom körkortshavare har funnits skyldig till olovligt tillgrepp av motordrivet fordon och i TSV:s körkortsregister skall enligt 91 KKF uppgift härom föras in.

Körkortslagstiftningen ger sålunda möjlighet till att olovliga tillgrepp av motordrivna fordon uppmärksammas och kan utgöra grund för återkallelse av körkort. Styrande för användningen av återkallelse är emellertid den helhetsbedömning av brottsligheten och förarens person som skall göras utifrån principen om att körkortslagstiftningen förutsätter en individualiserad bedömning.

Med hänsyn till det anförda avstyrker utskottet här aktuellt motionsyrkande.

4.5 Förarprov som krav för utbyte av utländskt körkort mot svenskt

Enligt 1 § förordningen (1981:96) om godkännande och utbyte av utländska körkort gäller ett utländskt körkort i Sverige i enlighet med sitt innehåll. Körkortet gäller dock inte i fall bl.a. då innehavaren har varit kyrkobokförd i Sverige sedan mer än ett år. Körkortet kan då enligt 7 § bytas ut mot svenskt om innehavaren uppfyller de personliga och medicinska krav som anges i 7 § KKL och är kyrkobokförd i Sverige. Om utbytet avser ett körkort som är utfärdat i något annat land än Danmark, Finland, Island eller Norge får det svenska körkortet utfärdas endast i klassen B, dvs. för personbil och lätt lastbil samt ett till sådant fordon kopplat lätt släpfordon. Fråga om utbyte prövas av länsstyrelsen i det län där sökanden är kyrkobokförd.

I motion 1986/87:T401 (m) anføres att en allt större invandring till Sverige under senare år har skett från andra världsdelar än Europa med en helt annan trafikultur än vår och där dessutom körkort kan köpas mot lämpligt vederlag. Motionären begär att vid utbyte av utländskt körkort mot svenskt körkort sökanden skall genomgå ett normalt svenskt körprov och ett lättfattligt teoriprov där de viktigaste kunskaperna redovisas.

TSV – som bl.a. har till uppgift att följa utvecklingen av förarutbildning och förarprov – har i sin verksamhetsplanering för innevarande budgetår tagit upp frågor rörande här aktuell lagstiftning. Den i motionen upptagna frågan kan beräknas komma att övervägas i detta sammanhang varför utskottet avstyrker motionen.

5 Vägmarkesfrågor

I VMF har meddelats bestämmelser om anvisningar för trafiken genom vägmärken, trafiksignaler och vägmarkeringar m.m. Enligt 83 § VMF äger TSV meddela ytterligare föreskrifter om vägmärken och andra anordningar enligt förordningen.

5.1 Förenkling av vägutmärkningssystemet, m.m.

I motion 1986/87:T409 (fp) begärs åtgärder i syfte att reducera antalet vägmärken vid vägar och gator. Sålunda begärs en översyn av gällande ordning med trafikskyltar med syfte att minska antalet skyltar och uppnå förenklingar och klarare riktlinjer. Motionärerna framhåller bl.a. att de många trafikskyltarna blir alltmer svåröverskådliga. Vidare begärs i motionen mer enhetliga och förenklade bestämmelser för den lokala trafikregleringen. Motionärerna framhåller bl.a. att de flesta trafikskyltarna finns i tätorter, där kommuner är väghållare, och att kommunerna har mycket varierande lokala trafikföreskrifter. Det är, påpekar motionärerna, angeläget att få så enhetliga sådana föreskrifter som möjligt.

Bestämmelserna i VMF bygger bl.a. på internationellt samarbete i fråga om bestämmelser om vägmärken m.m. I praktiken torde det vara uteslutet att utforma det svenska vägutmärkningssystemet på ett sätt som avviker från internationellt antagna normer. Inom det rådande systemet finns det emellertid möjligheter till förenklingar och därmed till bl.a. kostnadsänkningar.

I syfte att finna modeller för och lösningar på problemet hur målet med färre vägmärken skall uppnås utan att trafiksäkerheten och informationen till trafikanterna äventyras påbörjade TSV år 1985 utredningsprojektet Färre vägmärken. Utredningsarbetet inleddes med en inventering av vägmärkesbeståndet i tre kommuner som representerade olika kommuntyper, nämligen i Mönsterås, Sollefteå och Umeå kommuner. En sammanställning av uppgifter från inventeringen med förslag till förenklingar m.m. presenterades av TSV hösten 1986 i promemorian (Trafikbyrå PM 1986:2) Färre vägmärken. TSV betecknar promemorian som en redovisning av möjligheterna att minska antalet vägmärken. Den har sänts ut till bl.a. kommunerna.

Utskottet vill understryka angelägenheten av att möjligheterna till förenklingar av vägutmärkningssystemet tillvaratas. Då TSV:s utredningsarbete torde kunna tillgodose önskemålen i motionen om en översyn av vägutmärkningen i syfte att reducera antalet vägmärken m.m. torde motionsyrkandet härom kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

Det kan i detta sammanhang nämnas att Nordiska rådet i februari i år har rekommenderat Nordiska ministerrådet att bl.a. utreda vilka förenklingar och harmoniseringar som kan genomföras av vägmärkessystemet i de nordiska länderna inom ramen för gällande internationella konventioner (rekommendation 41/1987).

Det i motionen påpekade sambandet mellan lokala trafikföreskrifter och mängden av vägmärken uppmärksammades i kommunikationsdepartementets bilaga till proposition 1978/79:111 om åtgärder mot krångel och onödig byråkrati m.m. Föredraganden pekade där (bil. 5, s. 19–20) på betydelsen av att man undviker alltför detaljerade lokala trafikföreskrifter och av att föreskrifterna avvägs så att man inte behöver göra flera utmärkningar på samma plats eller på en kort vägsträcka. Sammanfattningsvis framhöll föredraganden att det är väsentligt att de myndigheter som meddelar olika typer av trafikföreskrifter beaktar konsekvenserna för vägutmärkningen av sina beslut. Utskottet vill understryka betydelsen av att så också sker.

TSV verkar för att lokala trafikföreskrifter skall bli enhetliga och har publicerat förebilder (s.k. mallar) för sådana som information för kommunerna. I en handbok med lösbladssystem benämnd Regler om vägmärken och trafik (RVT) – vilken utgör en revidering av tidigare handböcker och för vilken de första lösbladen började utges år 1985 – tar TSV in grundregler i VTK, TSV:s föreskrifter, rekommendationer, exempel, tips samt mallar för lokala trafikföreskrifter i fråga om vägmärken m.m. TSV:s arbete med mallar för lokala trafikföreskrifter m.m. torde tillgodose önskemålen i motionen om åtgärder för att bestämmelser för den lokala trafikregleringen skall bli mer enhetliga och förenklade. Även yrkandet härom i motionen torde kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

5.2 Villkor för enskilda i fråga om uppsättning av ortnamnsmärken m.m.

Huvudregeln i VMF i fråga om uppsättning och underhåll av lokaliseringsmärken för allmän vägvisning är att den myndighet som handhar väg- eller gatuhållningen svarar för detta liksom för kostnaden härför. Om lokaliseringsmärke i form av allmän vägvisare (ortnamn jämte uppgift om avstånd i kilometer) eller ortnamnsmärke (vid t.ex. början av en bebyggelse) på begäran av någon enskild sätts upp vid väg som inte är enskild, skall denne enligt 82 § VMF betala kostnaden för att sätta upp och underhålla märket. Detta gäller dock enligt paragrafen inte om märket ändå skulle ha satts upp av den som svarar för väg- eller gatuhållningen.

I motion 1986/87:T406 (fp) anförs att reglerna om uppsättning av vägvisningsmärken och ortnamnsmärken på landsbygden är krångliga, tillståndsgivningen mycket byråkratisk samt kostnaderna för att få ett märke uppsatt

mycket höga. Motionärerna begär därför en förenkling av bestämmelserna om uppsättning av ortnamnsmärken, gårdsskyltar och andra vägvisningsmärken på landsbygden.

Vägverkets inställning i fråga om uppsättning av ortnamnsmärken mot bakgrund av bestämmelserna härom i VMF och de ytterligare föreskrifter som TSV har meddelat är enligt en skrivelse som verket har avgett till Lantbrukarnas Riksförbund i maj i år följande.

Ortnamnsmärke sätts alltid upp vid orter dit vägvisning leder. Härutöver kan ortnamnsmärke sättas upp vid andra orter eller platser av betydelse för orienteringen, t.ex. vid vattendrag, broar eller liknande.

När det gäller märken som behövs för trafikanternas orientering längs vägarna och som således har ett allmänt intresse bekostar resp. väghållningsmyndighet uppsättning och underhåll. Det är dessutom möjligt att sätta upp ortnamnsmärke även om det allmänna intresset av märket inte är tillräckligt stort. I sådana fall får den som har intresse av märket bekosta uppsättningen och det framtida underhållet.

Vägverkets regionala enheter, vägförvaltningarna, biträder alla ansökningar om ortnamnsmärken om inte allmänna intressen talar mot detta. Exempel på skäl för att avslå en ansökan kan vara att antalet märken på en plats blir för många för att trafikanterna skall hinna uppfatta dem. Denna beslutspolicy har, anför vägverket, bekräftats vid trafikkonferenser under hösten 1985 med representanter för landets samtliga vägförvaltningar.

Enligt vägverket blir ett ortnamnsmärke som uppfyller gällande krav i fråga om material och utformning m.m. billigare om det köps in genom verket än om det skulle köpas på annat sätt.

Mot bakgrund av den sålunda redovisade gällande ordningen i fråga om uppsättning och bekostande av ortnamnsmärken bör motionen inte föranleda något initiativ av riksdagen. Den avstyrks sålunda.

5.3 Placeringen av vägmärken, m. m.

Vägmärken och tilläggstavlor skall enligt 7 § VMF sättas upp så att de blir väl synliga. Enligt 8 § skall vägmärken och tilläggstavlor vara utförda så att de reflekterar ljus. Detta gäller dock inte om de är belysta inifrån eller om det finns särskilda skäl för att de inte skall vara reflekterande.

I motion 1986/87:T426 (m) framhålls att många vägs skyltar under snörika vintrar skadas – eller rent av hopknycklas – vid plogning av vägarna så att de blir oläsbara. Motionären begär åtgärder dels för att minska trafiksäkerhetsrisker som beror på att vägs skyltar skadas vid snöröjning så att de blir oläsbara, dels för att åstadkomma besparingar genom att vägs skyltar får sådan placering att de inte skadas vid plogning.

Från vägverket har under hand inhämtats att utveckling pågår av material till vägmärken och hållare för dessa som ökar synbarheten och stabiliteten. Bland annat har under senare år tagits fram ett reflexmaterial som reflekterar vidvinkligt och som möjliggör att märken kan placeras på längre avstånd från vägbanan än för närvarande.

Mot bakgrund av den utveckling av vägmärkena m.m. som sålunda pågår bör motionsförslagen enligt utskottets mening inte föranleda något initiativ av riksdagen. De avstyrks sålunda.

TU 1987/88:1

6 Övriga trafiksäkerhetsfrågor

6.1 Placering av reklamskyltar intill ett vägområde

Inom ett avstånd av 50 meter från ett vägområde får enligt 46 § väglagen (1971:948) inte utan länsstyrelsens tillstånd skyltar eller därmed jämförliga anordningar för reklam, propaganda eller liknande ändamål finnas uppsatta utomhus. I samband med tillstånd får länsstyrelsen meddela de föreskrifter som behövs med hänsyn till trafiksäkerheten. Vissa undantag från kravet på tillstånd av länsstyrelsen gäller enligt paragrafen – bl.a. inom områden med detaljplan. Ärendena om tillstånd föredras i länsstyrelsen av vägdirektören som förestår vägförvaltningen i länet (31 § förordningen (1986:1122) med länsstyrelseinstruktion).

Vägområde utgörs enligt 3 § väglagen av den mark som har tagits i anspråk för väganordning (vägbanan och anordning som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande m.m.).

I 43 § väglagen finns bestämmelser om uppförande av byggnader eller vidtagande av andra åtgärder *inom ett vägområde*: Vaghållningsmyndighetens tillstånd krävs. Före den 1 juli i år krävdes tillstånd härför av länsstyrelsen.

Inom område med detaljplan krävs enligt 8 kap. 3 § plan- och bygglagen (1987:10) bygglov av den kommunala byggnadsnämnden för att få sätta upp skyltar eller ljusanordningar.

Enligt 22 § naturvårdslagen (1964:822) får tavla, skylt, inskrift eller därmed jämförlig anordning för reklam, propaganda eller liknande ändamål inte finnas varaktigt anbringad utomhus utan tillstånd av länsstyrelsen. Bestämmelsen gäller dock bl.a. inte anordning som tjänar till upplysning om på stället driven affärsrörelse eller annan verksamhet och anordningar inom vägområde eller för vilka bygglov krävs.

Om det i ett tillståndsärende hos länsstyrelsen visar sig att tillstånd behövs både enligt väglagen och naturvårdslagen skall länsstyrelsen enligt 55 § vägkungörelsen (1971:954) pröva ärendet enligt båda lagarna. En motsvarande bestämmelse finns i 26 § naturvårdsförordningen (1976:464).

I motion 1986/87:T403 (c) kritiseras länsstyrelse och kammarrätt för att de inte har medgett att skylt för ett företag i glesbygd i Västerbottens inland får finnas på en plats där enligt motionären avståndet till annan bebyggelse är flera kilometer och trafiken på vägen inte är speciellt intensiv. Motionären begär sådan ändring i väglagen att en lokal anpassning av lagens tolkning möjliggörs.

Inom vägverket har tidigare i år framlagts ett förslag om inriktning av trafikantinformation m.m., vari bl.a. tas upp frågan om vaghållningsmyndigheternas behandling av frågor om bl.a. vägmärken samt skyltar inom och utom vägområden. Bl.a. föreslås en mer liberal syn i fråga om uppsättning av

reklamskyltar jämfört med den praxis som har framkommit i ärenden som har överklagats från länsstyrelse till högre instans – kammarrätt och regeringsrätt. Förslaget har varit utsänt på remiss till bl.a. länsstyrelserna och vissa kommuner och är nu föremål för fortsatt beredning inom verket.

Ovannämnda förslag inom vägverket torde i här nämnd del tillgodose syftet med motionen. I avvaktan på den fortsatta behandlingen av förslaget bör motionen lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

6.2 Borttagande av olagligt uppsatta reklamskyltar m.m.

I motion 1986/87:T415 (s) påpekas att det under senare år har blivit allt vanligare med olagligt uppsatta skyltar och reklamtavlor av olika slag. För att få bort en olagligt uppsatt skylt o.d. måste, anför motionären, kommunen begära och få handräckning av kronofogdemyndigheten, medan "bilvrak" och felaktigt parkerade bilar kan bogseras bort, varefter ägaren måste betala en avgift för att få tillbaka sitt fordon. Motionären begär att vägghållningsmyndigheten (gatukontoret eller motsvarande kommunala organ samt vägförvaltningen) skall få en motsvarande rätt att ta bort olagligt uppsatta skyltar, reklamtavlor o.d.

Vid tiden för avgivandet av motionen gällde enligt 72 § väglagen att om någon bröt mot bestämmelserna i 43 § och i 46 § väglagen kronofogdemyndigheten fick föranstalta om rättelse. Genom ändring i väglagen fr.o.m. den 1 juli i år (prop. 1985/86:118, TU 1986/87:22, rskr. 262, SFS 1987:459) har 43 §, som innehåller kravet på tillstånd till uppsättande av anordningar inom ett vägområde, bl.a. kompletterats med ett bemyndigande för vägghållningsmyndigheten att vidta de åtgärder som behövs för rättelse om tillstånd saknas. Bemyndigandet för kronofogdemyndigheten att föranstalta om rättelse upphävdes samtidigt.

Genom ovannämnda lagändring synes motionen till väsentlig del ha blivit tillgodosedd. Den kan därför lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

6.3 Utveckling av påkörningsskydd för räcken vid vägbanan o.d.

I motion 1986/87:T423 (fp) beskrivs fördelarna med ett påkörningsskydd vid räcken vid avfarter m.m., kallat Safeguard, som har tagits fram av Viskafors AB. Motionärerna begär att riksdagen skall uttala att utvecklingen av påkörningsskydd m.m. måste påskyndas och bli en naturlig del i vägbyggandet så att vägtrafiken kan bli än säkrare och därmed fler människor undgå skador.

Utskottet vill med anledning av motionen erinra om att ett av vägverket prioriterat mål för vägghållningen är att antalet olyckor och olycksrisker skall minskas. Vid vägbyggandet inrättas således stora säkerhetsutrymmen invid vägbanan vilka i princip kan göra speciella skydd obehövliga. Utskottet vill här även erinra om att styrelsen för teknisk utveckling (STU) bl.a. stöder utvecklingsarbete av betydelse för trafiksäkerheten. Bl.a. har STU stött

utvecklingen av Safeguard. Mot nu nämnd bakgrund avstyrker utskottet motionsförslaget.

TU 1987/88:1

6.4 En speciell informationskampanj mot trafikonykterhet

I motion 1986/87:T428 (fp,m,c) begärs en speciell informationskampanj mot trafikonykterhet. Motionärerna framhåller att alkoholkonsumtionen i samhället har ökat på ett markant sätt och att en ökning av antalet rattfyllerifall under den senaste tiden har observerats. Staten bör enligt motionärerna ta initiativ till en omfattande och kraftfull informationsinsats med trafiknykterhetsprägel samt bidra med huvuddelen av de medel som behövs härför. Kampanjen bör, framhålls det, läggas upp på sådant sätt att den får anslutning från och förankring i de vidaste kretsar. Folkrörelser och intresseorganisationer bör engageras liksom berörda samhällsorgan.

NTF, vars medlemmar i huvudsak utgörs av olika riksorganisationer samt regionala trafiksäkerhetsorganisationer och vars verksamhet stöds med statsbidrag, har bl.a. prioriterat informationsinsatser för trafiknykterhet i sin basverksamhet. En koncentration av insatserna kommer att göras under nästa år.

Justitiedepartementet och Systembolaget AB bedriver under hösten i år en kampanj mot rattonykterhet genom "reklamfilmer" och annonser m.m.

I TSV:s trafiksäkerhetsprogram 1987 framhålls problemområdet trafikonykterhet som väsentligt för det samordnade trafiksäkerhetsarbetet.

De aktiviteter mot trafikonykterhet som sålunda förutskickats synes tillgodose önskemålen i motionsyrkandet. Det avstyrks därför.

6.5 Hänsyn till det internationella samarbetet vid lagstiftning på trafikområdet

I motion 1986/87:T409 (fp) begärs att större hänsyn skall tas till det internationella samarbetet för harmonisering av regler om trafik, fordon och vägmärken och att ökade resurser skall ges härför. Motionärerna framhåller bl.a. att det fordonstekniska arbetet inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE) är av särskilt intresse för Sverige och andra länder som inte är medlemmar i Europeiska Gemenskapen (EG).

Behovet av ensartade trafikregler för olika länder har växt allteftersom trafikutbytet mellan länderna har ökat. Institutionella former för samarbete mellan länderna i syfte att göra trafikreglerna mer enhetliga har också tillskapats och lett till överenskommelser m.m. på området. Om man enbart går tillbaka till början av 1960-talet kan framhållas bl.a. följande.

Som ett organ för nordiskt samarbete tillsattes år 1960 Nordisk vägtrafikkommitté (NVK) – bestående av experter från de olika länderna – med uppdrag att utarbeta förslag till en gemensam vägtrafiklagstiftning. År 1971 inrättades Nordiskt trafiksäkerhetsråd (NTR) som kontakt-, samordnings- och planläggningsorgan för trafiksäkerhetsarbetet i de nordiska länderna med uppgift att bl.a. verka för ensartad vägtrafiklagstiftning. NVK ändrades samtidigt till att under benämningen Nordisk kommitté för vägtrafiklagstift-

ning (NKV) bli ett av NTR:s permanenta samarbetsorgan. En redogörelse för olika nordiska samarbetsorgan med verksamhet inom trafiksäkerhetsområdet som för närvarande finns – närmare ett 40-tal – lämnas i rapporten (NU 1986:3) Trafiksäkerhet i Norden – handlingsprogram med sikte på 90-talet.

Samarbete för att få till stånd ensartade vägtrafikregler på europeisk nivå sker främst genom den europeiska transportministerkonferensen (CEMT), FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE) och Europarådet.

Bland förslag m.m. som har framkommit inom ramen för det internationella samarbetet och som påverkat lagstiftningen på trafikområdet i vårt land kan nämnas följande.

NVK avgav år 1965 betänkande (SOU 1965:33) Vägmärken och år 1966 betänkandena Vägtrafikregler I och II (Nordisk utredningsserie 1966:2 och 3).

Den grundläggande internationella överenskommelsen med normer för vägtrafiken är en i Genève år 1949 undertecknad konvention rörande vägtrafik. Konventionen tillkom inom FN:s ram. I Wien undertecknades år 1968 två konventioner – en rörande trafikregler och en rörande vägmärken och trafiksignaler – som delvis har ersatt Genèvekonventionen. Sverige har undertecknat nämnda konventioner.

Ytterligare internationella överenskommelser av betydelse för trafiklagstiftningen finns och är redovisade i kommentaren till trafiklagstiftningen TRAFIK-Rättsfall, Kommentarer 1985/86, som finns tillgänglig på utskottskansliet och till vilken hänvisas.

Sammanfattningsvis kan om den svenska trafiklagstiftningen i här aktuellt avseende sägas att den successivt har anpassats till de internationella överenskommelserna m.m. Parallellt har ett långt drivet nordiskt samarbete ägt rum i syfte att inom Norden nå en ännu längre gående harmonisering mellan de olika lagstiftningarna än som följer av internationella överenskommelser m.m.

Motionsyrkandet bör mot bakgrund av den ovan lämnade redogörelsen inte föranleda något initiativ av riksdagen. Det avstyrks därför.

6.6 Avskaffande av hinder för motorsport m.m.

I motion 1986/87:T414 (m) framhålls att motorintresse är bra och värdefullt för både samhället och de enskilda människorna, varför motorsport, motorkultur och motorhobby måste bli fullt accepterade företeelser. Såväl regler som attityder vilka motverkar dessa måste därför enligt motionären förändras. Motionären begär att regeringen – i samarbetet med de motorintresserades organisationer och genom anordnande av s.k. hearings – skall verka för att lagar och regler som försvårar motorsport etc. som fritidssysselsättning avskaffas.

Utskottet vill först erinra om att statsmakterna i olika sammanhang har gett uttryck för en vilja att förenkla regler och förnya den offentliga sektorn – bl.a. genom proposition 1983/84:119 om förenkling av myndigheternas föreskrifter, anvisningar och råd (KU 25, rskr. 245) och regeringens skrivelse 1984/85:202 om den offentliga sektorns förnyelse (FiU 35, rskr. 407). Sedan

år 1986 lämnas i budgetpropositionens bilaga 2 en redogörelse för arbetet med att förenkla den statliga regelgivningen.

När det gäller reglerna på trafikområdet måste beaktas att de har tillkommit för att bl.a. garantera säkerheten hos den materiel som används på trafikområdet och säkerheten i trafikmiljön samt kunnigheten hos dem som är verksamma där till skydd för dem själva, för andra trafikanter m.fl. och för egendom.

Strävandena att förenkla lagstiftningen har emellertid även på trafikområdet fått konkreta uttryck. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om de förslag till avkriminalisering som lades fram i det i det föregående nämnda betänkandet Sanktioner i vägrafiklagstiftningen och som också i vissa delar har genomförts.

Statsmakterna är sålunda öppna för behovet av förenklingar och också beredda att genomföra sådana. Med hänsyn härtill synes motionsförslaget inte böra påkalla något initiativ av riksdagen. Det avstyrks sålunda.

6.7 Handläggningen av bilfrågor i regeringskansliet

I motion 1986/87:T231 (m) anförs bl.a. att frågor som rör bilismen i dag handhas av en rad olika departement. Den nuvarande fördelningen av frågor på de olika departementen är enligt motionärerna olycklig, varför det bör övervägas hur det skall bli möjligt att behandla bilfrågor mer enhetligt inom regeringskansliet. Motionärerna begär att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad de sålunda anfört om handläggningen av bilfrågor.

Bestämmelser om bl.a. uppgifter för departementen i regeringskansliet och om fördelningen av förvaltningsärenden och lagstiftningsärenden mellan departementen har meddelats i departementsförordningen (1982:1177). Enligt denna förordning skall förvaltningsärenden om bl.a. vägar, broar och färjor, vägtrafik, fordons utrustning och beskaflenhet samt förarbehörighet handläggas av kommunikationsdepartementet liksom lagstiftningsärenden som bl.a. gäller vägar och vägtrafik med vissa undantag.

Bilfrågor som handläggs av andra departement än kommunikationsdepartementet är t.ex. frågor om bilismen som innefattas i övergripande frågor om allmän ordning och säkerhet, utrikeshandel, hälsoskydd, skatter, miljövård, markanvändning och näringspolitik. Dessa frågor i vad de avser bilismen handläggs enligt utskottets mening lämpligast av vederbörande fackdepartement och bör inte överföras till kommunikationsdepartementet. Departementsförordningen inrymmer emellertid möjlighet till inflytande för kommunikationsdepartementet på handläggningen av sådana frågor genom ordningen med s.k. gemensam beredning av ärenden. Enligt 4 § departementsförordningen gäller sålunda att – om ett ärende faller inom flera departements verksamhetsområden – det skall handläggas inom det departement till vilket ärendet huvudsakligen hör. Ärendet skall emellertid beredas i samråd med övriga berörda statsråd. Detsamma gäller enligt paragrafen också i övriga fall där ett ärende berör mer än ett statsråd. Härav följer att en bilfråga, som huvudsakligen hör till annat departement än kommunikationsdepartementet, skall handläggas i det andra departementet men skall

beredas i samråd med kommunikationsdepartementet. Kravet på beredning i samråd med kommunikationsdepartementet av ärenden av nu nämnt slag torde enligt utskottets mening tillgodose vad motionärerna åsyftar. Såsom utskottet tidigare framhållit vid behandlingen av motionsyrkanden som varit likartade med förevarande är en verkningsfull samordning inom regeringskansliet av bilfrågor av största vikt. Utskottet förutsätter att en sådan samordning verkligen sker.

TU 1987/88:1

Med hänsyn till det anförda avstyrker utskottet motionsyrkandet.

7 Hemställan

Utskottet hemställer

Vägtrafikfrågor m.m.

1. beträffande *översyn av hastighetsgränserna*
att riksdagen lämnar motionerna 1986/87:T231 (m) yrkande 2 och 1986/87:T232 (m) yrkande 9 i denna del utan särskild åtgärd.
2. beträffande *hastighetsgräns för bil med husvagn*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T231 (m) yrkande 8.
3. beträffande *progressiva böter vid hastighetsöverträdelser*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T231 (m) yrkande 4 och 1986/87:T232 (m) yrkande 9 i denna del.
4. beträffande *återkallelse av körkort vid hastighetsöverträdelse*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T231 (m) yrkande 3.
5. beträffande *bilbältesplikt för barn*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T412 (fp) utan särskild åtgärd.
6. beträffande *bilbälten i skolskjutsar*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T409 (fp) yrkande 3 utan särskild åtgärd.
7. beträffande *användning av mobiltelefon i motordrivna fordon*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T405 (s).
8. beträffande *viss biltrafik i kollektivtrafikfiler*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T408 (vpk).
9. beträffande *styrning av transporter av farligt gods*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T416 (fp) utan särskild åtgärd.

Fordonsfrågor m.m.

10. beträffande *automatisk tändning av halvljuset*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T429 (s).
11. beträffande *stimulans för användning av viss utrustning*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T231 (m) yrkande 9.
12. beträffande *klassificering av motorredskap m.m.*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T409 (fp) yrkande 4 i denna del.
13. beträffande *traktortåg*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T410 (s).
14. beträffande *körkort för A-traktor*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T404 (fp).

15. beträffande *behörighet att föra epatraktor och A-traktor*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T409 (fp) yrkande 4 i återstående del,

16. beträffande *en bilar för unga m.m.*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T231 (m) yrkande 6 och 1986/87:T419 (m),

17. beträffande *NTR:s rapport (nr 13) om motorcyklar och mopeder*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T414 (m) yrkande 1 i denna del,

18. beträffande *organ för fordonsbesiktningar*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T231 (m) yrkande 7,

19. beträffande *en bilprovningsstation i Årjängs kommun*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T223 (c) yrkande 6 utan särskild åtgärd,

20. beträffande *begränsad registreringsbesiktning*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T414 (m) yrkande 3 utan särskild åtgärd,

21. beträffande *bilavgaskontrollen*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T420 (fp) utan särskild åtgärd,

22. beträffande *tidsintervall till kontrollbesiktningarna*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T231 (m) yrkande 5, 1986/87:T232 (m) yrkande 9 i återstående del, 1986/87:T409 (fp) yrkande 5 och 1986/87:T423 (fp) yrkande 3,

Bilregisterfrågor

23. beträffande *registreringsbeteckning efter eget val*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T418 (m) utan särskild åtgärd,

Körkortsfrågor

24. beträffande *NTR:s rapport (nr 19) om utbildning för motorcykel-förare*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T414 (m) yrkande 1 i återstående del,

25. beträffande *slopande av vissa krav för att få föra tung motorcykel*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T414 (m) yrkande 2,

26. beträffande *slagvolymen 400 kubikcentimeter som behörighets-gräns*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T427 (fp),

27. beträffande *körkortssökandes nykterhetsförhållanden*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T424 (m),

28. beträffande *beaktande av bilstölder som körkortssökande begått*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T422 (fp) i denna del,

29. beträffande *ett obligatoriskt andra skede i bilförarutbildningen*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T423 (fp) yrkande 2 utan särskild åtgärd,

30. beträffande *införande av interimskörkort*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T430 (m) utan särskild åtgärd,

31. beträffande *minskning av olycksriskerna för de yngsta motorfordonsförarna*

att riksdagen lämnar motion 1986/87:T409 (fp) yrkande 1 utan särskild åtgärd,

TU 1987/88:1

32. beträffande *omhändertagande av körkort vid rattonykterhet*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T431 (c) utan särskild åtgärd,

33. beträffande *bilstölder som grund för återkallelse av körkort*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T422 (fp) i återstående del,

34. beträffande *förarprov för utbyte av utländskt körkort mot svenskt*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T401 (m),

Vägmärkesfrågor

35. beträffande *färre vägmärken*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T409 (fp) yrkande 6 utan särskild åtgärd,

36. beträffande *enhetligare lokala trafikföreskrifter*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T409 (fp) yrkande 7 utan särskild åtgärd,

37. beträffande *uppsättning av ortnamnsmärken*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T406 (fp),

38. beträffande *placeringen av vägmärken, m.m.*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T426 (m),

Övriga trafiksäkerhetsfrågor

39. beträffande *placering av reklamskyltar*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T403 (c) utan särskild åtgärd,

40. beträffande *borttagande av reklamskyltar m.m.*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T415 (s) utan särskild åtgärd,

41. beträffande *utveckling av påkörningsskydd m.m.*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T423 (fp) yrkande 1,

42. beträffande *en informationskampanj mot trafikonykterhet*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T428 (fp,m,c),

43. beträffande *hänsyn till det internationella samarbetet vid lagstiftning på trafikområdet*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T409 (fp) yrkande 2,

44. beträffande *avskaffande av hinder för motorsport m.m.*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T414 (m) yrkande 4,

45. beträffande *handläggningen av bilfrågor i regeringskansliet*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T231 (m) yrkande 1.

Stockholm den 13 oktober 1987

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Rune Johansson (s), Per Stenmarck (m), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Hugo Bergdahl (fp), Jarl Lander (s), Viola Claesson (vpk), Yngve Wernersson (s), Anneli Hulthén (s), Rune Thorén (c) och Jan Sandberg (m).

1. Översyn av hastighetsgränserna (mom. 1)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Trafiksäkerhetsutredningen (K 1973:07), vars" och på s. 9 slutar med "kommunikationsdepartementet (TU 1986/87:12, rskr. 151)" bort ha följande lydelse:

De nuvarande hastighetsgränserna 50, 70, 90 och 110 km/tim har tillämpats sedan år 1968. Under de snart 20 år som gått har det skett genomgripande förbättringar av bilarna. Bromsar, karosser, däck och inre säkerhet har t.ex. markant förbättrats. Genom kontrollbesiktningen sorteras de bilar ut som inte är trafiksäkra. Samtidigt som bilarna har förbättrats har standarden på vägar och väghållning höjts. Utbildningen för och kraven på förarna har successivt förbättrats och förstärkts.

Tiden är därför enligt utskottets mening nu mogen för en successiv översyn av hastighetsgränserna. I många fall torde utvecklingen ha lett till att hastighetsgränser kan höjas. I andra fall kan det kanske vara motiverat med en sänkning av hastighetsgränsen. En successiv översyn av hastighetsgränssystemet bör därför komma till stånd så att hastighetsgränserna uppfattas som motiverade. För översynen bör en utgångspunkt vara att granska möjligheterna att höja de nuvarande hastighetsgränserna – under bibehållande av en god trafiksäkerhet. Utskottet biträder sålunda de här aktuella motionsförslagen.

Vad utskottet sålunda har anfört om översyn av hastighetsgränserna bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *översyn av hastighetsgränserna*
att riksdagen med bifall till motionerna 1986/87:T231 (m) yrkande 2 och 1986/87:T232 (m) yrkande 9 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

2. Progressiva böter vid hastighetsöverträdelser (mom. 3)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Om åtgärder" och på s. 12 slutar med "aktuella motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Man bör enligt utskottets mening införa en ordning som gör att det blir mera ekonomiskt kännbart än vad det kan vara i dag att överträda hastighetsbegränsningarna. Med hänsyn till att innehavet av körkortet för de flesta är av central betydelse för att de skall kunna fungera väl i vardagen bör man i möjligaste mån undvika att återkalla körkortet. En ordning där bötesbeloppet på ett kännbart sätt höjs progressivt alltefter omfattningen av hastighetsöverträdelserna – såsom föreslås i här aktuella motionsförslag – vill utskottet förorda.

Vad utskottet sålunda har anfört om progressiva böter vid hastighetsöverträdelser bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *progressiva böter vid hastighetsöverträdelser*
att riksdagen med bifall till motionerna 1986/87:T231 (m) yrkande 4
och 1986/87:T232 (m) yrkande 9 i denna del som sin mening ger
regeringen till känna vad utskottet anför.

3. Viss biltrafik i kollektivtrafikfiler (mom. 8)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 16 som börjar med "Enligt 169 §" och slutar med "därför motionen" bort ha följande lydelse:

Kollektivkörfälten har inrättats för att buss- och taxitrafiken skall kunna fungera trots en ökande privatbilism.

Då det är kommun som inrättar kollektivkörfält och som ansvarar för trafikpolitiken och för gatorna inom sitt område bör kommun också ha ett avgörande inflytande i frågor om undantag från förbud mot trafik i kollektivkörfält även då förbud rör mer än en kommun inom ett län. Såsom föreslås i motionen bör kommun därvid ha "vetorätt". Föreskrifter härom bör tas in i VTK.

Vad utskottet sålunda har anför om viss biltrafik i kollektivtrafikfiler bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *viss biltrafik i kollektivtrafikfiler*
att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T408 (vpk) som sin mening
ger regeringen till känna vad utskottet anför.

4. Organ för fordonsbesiktningar (mom. 18)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp) och Jan Sandberg (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 22 som börjar med "De refererade" och slutar med "det avslås" bort ha följande lydelse:

Något allmänt missnöje med bilprovningens kvalitet i vårt land finns inte. Många bilägare menar dock att väntetiderna på besiktningar kunde vara kortare och öppethållandet längre. Det finns emellertid skäl att ifrågasätta om vi skall ha monopol i fråga om bilprovning i vårt land. Rent generellt gäller att monopol av olika slag kan medföra sämre service och högre priser än om konkurrens finns. Genom konkurrens stimuleras också utvecklingsarbete på ett effektivt sätt. Om man hade provplatser med olika huvudmän – som man t.ex. har i Västtyskland – skulle bl.a. väntetiderna kunna förkortas och bilägarna kunna få provningarna utförda på närmare håll. Vi har i vårt land väl utrustade bilverkstäder och provplatser som lika väl som AB Svensk Bilprovningens anläggningar skulle kunna svara för besiktningar av fordon. I överensstämmelse med vad som föreslås i motionen bör förslag föreläggas riksdagen om en organisation för provning av motordrivna m.fl. fordon som baserar sig både på provplatser för vilka AB Svensk Bilprovning är huvudman och på provplatser som har andra huvudmän.

Vad utskottet sålunda har anfört om organ för fordonsbesiktningar bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 18 bort ha följande lydelse:

18. beträffande *organ för fordonsbesiktningar*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T231 (m) yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

5. Tidsintervall till kontrollbesiktningarna (mom. 22)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp) och Jan Sandberg (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 25 börjar med "Utskottet behandlade" och på s. 26 slutar med "därför desamma" bort ha följande lydelse:

I motionerna anförs omständigheter som även enligt utskottets mening motiverar att tidsintervallen till kontrollbesiktningarna för personbilar m.fl. fordon som körs i vanlig trafik ändras.

De nya bilarna blir allt bättre. Man bör därför kunna minska kontrollen av nya bilar och därmed frigöra resurser för kontrollen av de äldre bilarna.

"Utglesning" av kontrollbesiktningarna då bilarna är nya skulle vidare medföra besparingar i avgifter, reskostnader och tidsåtgång för bilägarna.

Bestämmelserna om kontrollbesiktning för personbilar m.fl. fordon som körs i vanlig trafik bör såsom föreslås i motionerna ändras så att den första kontrollbesiktningen skall äga rum under tredje kalenderåret efter det år som anges i årsmodellbeteckningen; den andra under det femte kalenderåret såsom föreslås i tre av motionerna. Därefter bör återgång ske till ordningen med årliga kontrollbesiktningar, vilket i motion 1986/87:T423 (fp) torde åsyftas med uttrycket "rullande intervaller".

Vad utskottet sålunda har anfört om tidsintervall till kontrollbesiktningarna bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 22 bort ha följande lydelse:

22. beträffande *tidsintervall till kontrollbesiktningarna*

att riksdagen med bifall till motionerna 1986/87:T231 (m) yrkande 5, 1986/87:T232 (m) yrkande 9 i återstående del och 1986/87:T409 (fp) yrkande 5 samt med anledning av motion 1986/87:T423 (fp) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

Särskilda yttranden

1. Översyn av hastighetsgränserna (mom. 1)

Viola Claesson (vpk) anför:

De uppgifter som trafiksäkerhetsutredningen lämnade och de erfarenheter som har vunnits under årens lopp visar att hastighetsbegränsningar är ett verksamt medel att förebygga trafikolyckor. Om detta torde de flesta numera vara ense. Starka förhoppningar knyts därför till att TSV:s allmänna översyn av systemet med hastighetsgränser m.m. skall resultera i att den högsta

hastighet som över huvud taget kommer att tillåtas blir 100 km/tim.

TU 1987/88:1

I motion 1986/87:T417 (vpk) och i reservation nr 3 vid trafikutskottets betänkande TU 1986/87:12 har vi från vänsterpartiet kommunisternas sida argumenterat för sänkta hastighetsgränser även av miljöskäl. Dokumentation om skogsskadornas omfattning år 1987 visar klart behovet av sänkta hastigheter för att minska utsläppen av miljö- och hälsofarliga bilavgaser.

2. Användning av mobiltelefon i motordrivna fordon (mom. 7)

Viola Claesson (vpk) anför:

I motion 1986/87:T405 (s) uppmärksammas ett trafiksäkerhetsproblem som inte VTK:s regelsystem har förutsett. I dag har allt fler bilförare tillgång till och utnyttjar mobiltelefon under körning. Mycket tyder på att det finns ett samband mellan denna utveckling och de allt längre bilköerna till och från de största tätorterna i rusningstid. Bilister som har tillgång till mobiltelefon fördriver tiden i bilkön genom mer eller mindre viktiga telefonsamtal.

Problemet har aktualiserats i Nordiska rådet, som uppmanats att rekommendera de nordiska ländernas regeringar att införa förbud mot användning av mobiltelefon under körning. Förslaget remissbehandlas för närvarande.

Trafikutskottet har därför anledning att följa Nordiska rådets behandling av frågan samt att återkomma till det problem som motion 1986/87:T405 (s) har aktualiserat.

3. Slopande av vissa krav för att få föra tung motorcykel (mom. 25)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Jan Sandberg (alla m) anför:

Vi motsatte oss från moderata samlingspartiets sida förslaget om de fr.o.m. den 1 januari 1986 införda särskilda kraven för att få föra tung motorcykel. Bakgrund till detta ställningstagande var bl.a. att det procentuellt sett är de lätta och inte de tunga motorcyklarna som är inblandade i de flesta trafikolyckorna med motorcykel. Vi kommer därför att fortsättningsvis följa utvecklingen inom området noga och ta de eventuella initiativ som kan anses påkallade.

4. Handläggningen av bilfrågor i regeringskansliet (mom. 45)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Jan Sandberg (alla m) anför:

Samordningen av bilfrågor inom regeringskansliet är i dag bristfällig. Med tanke på den långa rad "delfrågor" som berör bilismen och bilindustrin är det knappast möjligt att sammanföra bilfrågorna till ett enda departement. Däremot bör regeringen tillsätta en arbetsgrupp som får till uppgift att samordna dessa frågor samt beräkna konsekvenserna för bilismen och bilindustrin vid införandet av nya lagar och regler.

Sammanfattning	1
Motionerna	1
Inkommen skrivelse	5
Utskottet	5
<i>1 Vägtrafikfrågor m.m.</i>	7
1.1 Hastighetsgränser för fordon	7
1.1.1 Översyn av hastighetsgränserna	8
1.1.2 Hastighetsgräns för bil med husvagn	9
1.2 Åtgärder mot hastighetsöverträdelser	10
1.2.1 Bötesstraff	10
1.2.2 Återkallelse av körkort	12
1.3 Utrustning med och användning av bilbälten för barn	13
1.4 Regler för användning av mobiltelefon i motordrivna fordon	14
1.5 Rätten att medge biltrafik i kollektivtrafikfiler	15
1.6 Viss styrning av transporter av miljöfarligt gods	16
<i>2 Fordonsfrågor m.m.</i>	17
2.1 Automatisk tändning av halvljus på bil och motorcykel	17
2.2 Stimulans till köp av bilar med utrustning som ökar trafiksäkerheten	17
2.3 Villkor för trafik på väg med traktortåg och motorredskap	18
2.4 Villkor för trafik med "ungdomsbilar"	19
2.5 NTR:s rapport nr 13 om motorcyklar och mopeder	21
2.6 Organ för fordonsbesiktningar	22
2.7 Förläggning av en bilprovingsstation till Årjängs kommun	22
2.8 Utökade möjligheter till begränsad registreringsbesiktning	23
2.9 Bilavgaskontrollen vid kontrollbesiktningen	24
2.10 Kontrollbesiktningintervaller för personbilar m.fl. fordon	24
<i>3 Bilregisterfrågor</i>	26
Registreringsbeteckning efter eget val på fordon	26
<i>4 Körkortfrågor</i>	27
4.1 Behörighet att föra tyngre motorcyklar	27
4.1.1 NTR:s rapport nr 19 om utbildning av motorcykelförare	27
4.1.2 Slopande av kraven på särskilda prov för att få föra tung motorcykel	28
4.1.3 Behörighet att föra motorcykel med slagvolym om högst 400 kubikcentimeter	28
4.2 Krav på den som söker körkortstillstånd	29
4.2.1 Kravet i fråga om nyktert levnadssätt	29
4.2.2 Bedömning av viss brottslighet hos sökande	31
4.3 Körkort på prov m.m.	31
4.4 Vissa körkortsingripanden	32
4.4.1 Omhändertagande av körkort vid trafiknykterhetsbrott	33
4.4.2 Viss brottslighet som grund för återkallelse av körkort	34

4.5 Förarprov som krav för utbyte av utländskt körkort mot svenskt	34
5 Vägmärkesfrågor	35
5.1 Förenkling av vägutmärkningssystemet, m.m.	35
5.2 Villkor för enskilda i fråga om uppsättning av ortnamnsmärken m.m.	36
5.3 Placeringen av vägmärken, m.m.	37
6 Övriga trafiksäkerhetsfrågor	38
6.1 Placering av reklamskyltar intill ett vägområde	38
6.2 Borttagande av olagligt uppsatta reklamskyltar m.m.	39
6.3 Utveckling av påkörningsskydd för räcken vid vägbanan o.d.	39
6.4 En speciell informationskampanj mot trafikonykterhet	40
6.5 Hänsyn till det internationella samarbetet vid lagstiftning på trafikområdet	40
6.6 Avskaffande av hinder för motorsport m.m.	41
6.7 Handläggningen av bilfrågor i regeringskansliet	42
7 Hemställan	43
Reservationer	46
Särskilda yttranden	48

