

## Motion

1982/83:1936

### Sture Ericson och Per Olof Håkansson Åldergränsen för körkort avseende motorcykel

Risken att dödas eller skadas i trafiken per körd kilometer har visat sig vara drygt tio gånger så stor för en motorcykelförare som för en förare av personbil.

Detta konstaterande görs av trafiksäkerhetsutredningen i betänkandet Körkort för motorcykel, Ds K 1975:1. Några egentliga åtgärder för att minska dessa olycksrisker har dock inte vidtagits. Däremot har antalet motorcyklar på våra vägar ökat snabbt på senare år.

Motorcykelägarna är unga. Enligt tillgänglig statistik är 54% av motorcykelägarna mellan 16 och 25 år. 44% av ägarna till tunga motorcyklar (med slagvolym överstigande 125 kubikcentimeter) är 18—25 år gamla.

Av de motorcyklisterna som är inblandade i olyckor är 34% 16—17 år gamla. 21% är 18—19 år och 28% är 20—24 år. Av de olycksinblandade motorcyklisterna är alltså 83% 24 år eller yngre.

Det är en egendomlighet i vår lagstiftning att det trafikfarligaste fordonet på våra vägar har den lägsta körkortsåldern. Förarnas ungdom påverkar utan tvivel olycksstatistiken.

För närvarande kan man få körkort för lätt motorcykel vid fyllda 16 år och sedan har man rätt att köra tung motorcykel efter fyllda 18 år. I Schweiz är dessa åldersgränser 18 resp. 20 år. I Danmark får ingen köra motorcykel förrän han/hon fyllt 18 år. En höjning av åldersgränsen till 18 resp. 20 år i vårt land skulle självfallet leda till avsevärt färre motorcykelolyckor.

Medan olycksfrekvensen för bilar varit fallande har den för motorcyklar varit ökande. 1960 var antalet dödade per 1 000 bilar 0,22 personer. 1980 hade antalet sjunkit till 0,17 personer. 1960 var antalet dödade per 1 000 motorcyklar 0,46 och hade 1980 stigit till 0,80 personer. Samma trend kan avläsas när det gäller antalet svårt skadade. Per 1 000 bilar hade antalet 1980 sjunkit till 0,86 personer medan det samma år per 1 000 motorcyklar ökat till 8,50 personer.

Det är synnerligen angeläget att effektiva åtgärder snabbt sätts in för att bryta denna trend.

Endast ungefär var tionde motorcyklist är ansluten till någon motorcykelorganisation. Man kan förmoda att de utgör en elit av motorcykelungdomen och också ägnar säkerhetsfrågorna stort intresse. Ordföranden i Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation, Tore Ternell, uttalar sig i organisationens tidskrift *Mc-folket* mycket kritiskt mot körkortsutbildningen för mc-förare. "Eleverna söker upp den trafikskola som låter dom

köra upp så snart som möjligt. Inte den trafikskola som ger den bästa utbildningen. Bra utbildning betyder nämligen fler lektioner och därmed större kostnader. Konkurrenssituationen gör att även erkänt skickliga mc-lärare tvingas hoppa över stora delar av kursplanen. Elever släpps fram till uppkörning enligt principen 'går det så går det'. Allt för att körkortet skall bli så billigt som möjligt. Är det sedan så konstigt att så många nyblivna mc-förare råkar illa ut?"

Det är lätt att instämma i hans resonemang. Åtgärder för att förbättra utbildningen är självfallet angelägna. Men den låga åldern, 16 år, för mc-körkortet är dock en mycket betydelsefull faktor i sammanhanget.

Riksdagen kan genom ett beslut att höja körkortsåldern till 18 respektive 20 år effektivt bidra till att snabbt sänka de höga olyckstalen bland de yngre motorcyklisterna. Att inte nu genomföra denna reform dömer under kommande år många till en tidig död och ännu många fler till ett liv som invalider.

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen hos regeringen anhåller om förslag om att körkort för motorcykel kan förvärfvas av den som fyllt 18 år samt att sådan körkortshavare dock inte får köra tung motorcykel förrän han/hon fyllt 20 år.

Stockholm den 25 januari 1983

STURE ERICSON (s)

PER OLOF HÅKANSSON (s)