

Trafikutskottets betänkande

1986/87:1

om trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m. m.



TU
1986/87:1

Sammanfattning

I betänkandet behandlas motionsyrkanden angående trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m. m. Yrkandena 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., Körkortfrågor, Vägmarkesfrågor samt Övriga trafiksäkerhetsfrågor. De frågor som tas upp i motionerna framgår av rubriker inom de olika huvudavsnitten.

Med anledning av motionsyrkanden om åtgärder mot hastighetsöverträdelser föreslår utskottet att riksdagen uttalar att hastighetsövervakningen på vägarna bör förstärkas och sanktionerna mot hastighetsöverträdelser skärpas.

Utskottet föreslår att motionsyrkandena i övrigt avslås eller lämnas utan åtgärd.

Vid betänkandet har fogats sex reservationer.

Vpk-ledamoten reserverar sig i fråga om hastighetsgränser för fordon till förmån för 100 km/tim som högsta tillåtna hastighet (res. nr 1) och följer upp reservationen i en reservation beträffande utskottsmajoritetens motivering för utskottets ställningstagande i fråga om viss översyn av hastighetsgränserna (res. nr 2)

M-ledamöterna reserverar sig i fråga om åtgärder mot hastighetsöverträdelser (res. nr 3).

Fp-ledamöterna reserverar sig i fråga om bilbältesplikt för barn, m. m. (res. nr 4).

M-ledamöterna reserverar sig vidare i frågor om en "ungdomsbil" (res. nr 5) och om traktorkort för 15-åringar (res. nr 6).

Vid betänkandet har också fogats ett särskilt yttrande, nämligen av m-ledamöterna i fråga om miljömässiga effekter av sänkta hastighetsgränser.

Motionerna

1985/86:T209 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 4-7 och 10-11),

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

5. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ändrade hastighetsgränser på det svenska vägnätet i enlighet med vad som anförs i motionen.

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

7. att riksdagen hos regeringen begär utredning och förslag till alternativa sanktionssystem vid hastighetsöverträdelser över 30 km/tim..

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under rubriken "Vägskytning".

11. att riksdagen hos regeringen begär utredning om en körkortsklass för ungdomsbil i enlighet med vad som anförs i motionen.

1985/86:T218 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen uttalas om att hastighetsgränsen bör fastställas till högst 100 km/tim. och att högre hastighet endast i undantagsfall får medges.

1985/86:T222 av Ove Karlsson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär ytterligare undersökningar om trafikolyckornas orsaker samt möjligheterna att begränsa dessa, med Kopparbergs län som försöksområde.

1985/86:T228 av Ingrid Ronne-Björkqvist och Hugo Bergdahl (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs angående kravet att alla barn under färd med bil skall använda bilbälte eller motsvarande skyddsanordning.

2. att riksdagen beslutar att ikraftträdandetidpunkten blir den 1 januari 1987,

3. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs angående dispensgivning för flerbarnsfamiljer.

1985/86:T251 av Hans Pettersson i Helsingborg och Bengt Silfverstrand (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att bestämmelserna om stänkskydd på personbilar skall återinföras.

1985/86:T252 av Marianne Karlsson (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att skolskjutsar skall förse med bilbälten.

1985/86:T253 av Wiggo Komstedt och Anita Bråkenhjelm (båda m) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen differentierar besiktningstvånget för brandförsvarens fordon.

1985/86:T256 av Marianne Karlsson (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen beslutar att konstaterat missbruk av narkotika skall leda till indragning av körkort m. m.

1985/86:T266 av Leif Marklund (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om ändring i körkortslagen så att moped får föras från det kalenderår man fyller 15 år.

1985/86:T270 av Ulla Johansson och Kjell Nilsson (båda s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär överväganden om en skärpning av bestämmelserna i samband med erhållande av körkort i enlighet med innehållet i motionen.

1985/86:T314 av Ivar Virgin (m) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om avgiftsuttag vid Svensk Bilprovning AB.

1985/86:T333 av Karin Israelsson (c) och Olle Grahn (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om ny körkortsutbildning.

1985/86:T384 av Inga Lantz m. fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att behov av ytterligare forskning och analys finns rörande kopplingen mellan ungdom, alkohol och trafik.

1985/86:T385 av Gunilla André och Rosa Östh (båda c) vari yrkas att riksdagen beslutar hos regeringen begära förslag om sådan ändring i vägtrafikkungörelsen att trafiksignal vid övergångsställe för gående (s. k. röd gubbe) inte skall vara en straffsanktionerad regel.

1985/86:T386 av Göthe Knutson (m) vari yrkas att riksdagen beslutar att bestämmelsen om att personbilar skall vara försedda med strålkastarrensörare utgår och ersätts med föreskriften att bilens strålkastare skall hållas rena.

1985/86:T387 av Olle Grahn m. fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till åtgärder för att minska olycksriskerna för de yngsta motorfordonsförarna.

2. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna att större hänsyn skall tas till det internationella samarbetet för harmonisering av regler om trafik, fordon och vägmärken.

3. att riksdagen hos regeringen begär att regler utformas om skyldighet för barn att använda säkerhetsbälte vid färd i bil.

4. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag till nya regler i vad gäller antalet kontrollbesiktningar av fordon.

1985/86:T388 av Bertil Jonasson (c) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen snarast framlägger förslag om provisoriskt körkort i enlighet med vad som anförs i motionen.

1985/86:T398 av Berndt Ekholm och Karl-Erik Svartberg (båda s) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär att åtgärder vidtas för att skärpa hastighetsövervakningen.

2. att riksdagen hos regeringen begär en kompletterande studie över hastighetsbestämmelserna där de miljömässiga effekterna av sänkta hastighetsgränser på landsvägsnätet också belyses.

3. att riksdagen hos regeringen anholder om en samlad redovisning av utredningsarbetet om hastighetsgränserna samt förslag till åtgärder.

4. att riksdagens som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om vägutbyggnadernas betydelse för en i vid mening god miljö.

1985/86:T405 av Wiggo Komstedt (m) vari yrkas att riksdagen uttalar att 29 § körkortslagen bör ändras så, att länsstyrelsen får möjlighet att utfärda traktorkort till 15-åringar med yrkesutövande föräldrar, vilka har behov av medhjälpare med traktorkort, utan att föräldrarnas tillhörighet till ett visst yrke spelar in vid bedömningen.

1985/86:T421 av Lars Ernestam och Hugo Bergdahl (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om en översyn av gällande ordning med trafikskyltar i avsikt att uppnå färre skyltar, förenklingar och klarare riktlinjer,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om mer enhetliga och förenklade bestämmelser för den lokala trafikregleringen.

1985/86:T424 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 7), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om Bilismen.

Utskottet

Samtliga förslag som behandlas i detta betänkande framfördes i motioner som väcktes under den allmänna motionstiden i januari i år.

Fördelade med hänsyn till det huvudsakliga innehållet behandlas motionsyrkandena i det följande under huvudrubrikerna Vägtrafikfrågor m. m., Fordonsfrågor m. m., Körkortsfrågor, Vägmarkefrågor samt Övriga trafik-säkerhetsfrågor.

Vid behandlingen av motionsyrkandena används följande förkortningar för de i sammanhanget aktuella författningarna, nämligen VTK för vägtrafik-kungörelsen (1972:603), FDK för fordonskungörelsen (1972:595), BRK för bilregisterkungörelsen (1972:599), KLK för körkortslagen (1977:477), KKF för körkortsförordningen (1977:722) samt VMF för vägmarkeförordningen (1978:1001).

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 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 trafiklagstiftningen kan nämnas följande.

Trafiksäkerhetsverket (TSV) redovisade i en framställning till regeringen i december 1983 resultatet av en genomgång av VTK som TSV utfört i syfte bl. a. att modernisera VTK. På grundval av förslag av TSV och remissyttrandet beslutade regeringen i maj 1985 om relativt omfattande ändringar i VTK, vilka trädde i kraft den 1 april i år. Ändringarna redovisades i förordning (1985:380) om ändring i VTK, som även innehöll omtryck av de delar av VTK som ej ändrades. Ändringarna innebär i korthet att bestämmelserna i VTK har anpassats till dagens trafikförhållanden – t. ex. i fråga om färd på vägrenen – att länsstyrelsernas uppgifter enligt VTK har minskats samt att språket i VTK har moderniserats.

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". Bl. a. RÅ:s rapport har legat till grund för en översyn inom kommunikationsdepartementet av sanktionerna i trafiklagstiftningen, som syftat till att – utan att trafiksäkerheten äventyras – förenkla lagstiftningen och att spara resurser samt att öka trafikanternas respekt för trafiklagstiftningens föreskrifter. 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, FDK och BRK. Promemorian är efter remissbehandling föremål för fortsatt beredning inom regeringskansliet.

Med stöd av ett bemyndigande av regeringen har tidigare i år tillkallats en utredare för att göra en översyn av vissa körkortsfrågor (K 1986:01). Utredaren skall enligt direktiven för översynsarbetet (dir. 1986:10) undersöka förutsättningarna och formerna för omedelbara körkortsingripanden mot förare som inte följer väsentliga trafikregler. Utredaren bör vidare undersöka möjligheterna till organisatoriska förändringar i syfte att stödja de till länsstyrelserna knutna allmänna ombuden i körkortsmål. Därutöver bör utredaren redovisa förslag som syftar till att förbättra länsstyrelsernas möjligheter att via deras konsultläkare utreda medicinska körkortsärenden. Utredaren är oförhindrad att ta upp även andra frågor med anknytning till det angivna uppdraget. Översynsarbetet skall bedrivas skyndsamt och vara slutfört senast den 1 maj 1987.

Den under ca tio år nedåtgående trenden i fråga om antalet dödade och skadade i trafiken har brutits under de senaste åren. Under år 1985 omkom 808 personer i vägtrafiken mot 801 år 1984, vilket innebär att antalet dödade i trafiken ökade för tredje året i rad. I jämförelse med 1984 har ökningen skett bland bilförare och bilpassagerare. Antalet dödade bland dessa ökade från

427 till 511. Däremot minskade antalet dödade oskyddade trafikanter inom samtliga kategorier – gående, cyklister, mopedförare och motorcyklister – nämligen från 370 till 287. Särskilt stor var minskningen bland gående, nämligen från 152 till 113, och bland motorcyklister, nämligen från 75 till 57. Antalet skadade i trafiken, exkl. de dödade, ökade från 20 635 år 1984 till 20 671 år 1985. Antalet skadade bilförare och bilpassagerare ökade medan antalet skadade oskyddade trafikanter minskade.

Antalet polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada minskade emellertid från 16 531 år 1984 till 15 929 år 1985. Antalet olyckor med dödlig utgång minskade från 717 till 695, antalet olyckor med svår personskada från 4 842 till 4 504 och antalet olyckor med lindrig personskada från 10 972 till 10 730. Kollisionsolyckor mellan fordon ökade med 4 %. Av kollisionsolyckorna ökade mötesolyckorna mest, nämligen med 15 %.

Motorfordonstrafiken ökade under år 1985 jämfört med år 1984.

1 Vägtrafikfrågor m. m.

1.1 Förbudet att gå mot rött ljus

Den som bryter mot förbud enligt 7 § första stycket VTK att gå mot rött ljus i gångsignal för gående döms enligt 164 § första stycket 1 VTK till böter.

I motion 1985/86:T385 (c) begärs förslag till ändring i VTK av innebörd att den särskilda straffsanktionen för överträdelse av förbudet att gå mot rött ljus skall upphävas. Rött ljus bör enligt motionärerna vara en rekommendation att inte gå i stället för ett straffsanktionerat förbud att gå. Motionärerna framhåller bl. a. att lagar skall kännas angelägna och meningsfulla. Förbudet att gå mot rött ljus är enligt motionärerna inte meningsfullt i det fall då något fordon inte finns inom synhåll.

Utskottet har under en följd av år behandlat motionsförslag som har varit likartade med det här aktuella förslaget. Utskottet har motsatt sig – senast i betänkandet TU 1981/82:19 – att straffet för att gå mot rött ljus skulle upphävas. Frågan om upphävande av straffsanktionen för att gå mot rött ljus togs emellertid upp i RÅ:s ovannämnda rapport. Härigenom kom frågan att omfattas av den övergripande översynen inom kommunikationsdepartementet av sanktionerna i trafiklagstiftningen. Detta innebar – framhöll utskottet i betänkanden (TU 1984/85:3 och TU 1985/86:1) i vilka frågan senare behandlats – att den kommit i ett annat läge och borde prövas förutsättningslöst.

I kommunikationsdepartementets promemoria Sanktioner i vägtrafiklagstiftningen anføres (s. 33) sammanfattningsvis att nyttan av straffbestämelsen vid förbudet att gå mot rött ljus får sägas vara tveksam, medan de negativa effekterna måste sägas vara ganska klara. Det påpekas i promemorian bl. a. att det inte kan anses vara tillfredsställande med ett straffbud som tillämpas något hundratal gånger om året, när det är väl känt att brottet begås ideligen av flertalet gångtrafikanter. Enligt promemorian bör därför straffsanktionen för att gå mot "röd gubbe" upphävas. Detta kan, anføres det, ske antingen genom att innebörden av förbudet ändras till en rekommendation

om att inte gå mot röd signal eller till att man i 164 § första stycket 1 VTK gör undantag för gångsignaler. Avsikten med rött ljus i signalen bör enligt promemorian alltså vara att hindra fotgängare från att gå ut i gatan. Innebörden av signalen bör därför vara densamma som för närvarande, dvs. att rött ljus betyder "stopp". En sådan innebörd, påpekas det, överensstämmer också med vad som gäller enligt en internationell konvention om vägmärken och signaler.

Även utskottet finner att i promemorian anförda skäl talar för att straffsanktionen för överträdelse av förbudet att gå mot rött ljus upphävs. I avvaktan på resultat av beredningen av frågan inom regeringskansliet bör dock motionen lämnas utan åtgärd av riksdagen.

1.2 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. Den som överskrider högsta tillåtna färdhastighet döms enligt 164 § VTK till böter.

I fyra motioner tas upp frågor om hastighetsgränserna.

I motion 1985/86:T209 (m) anføres 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 i motion 1985/86:T424 (m).

I motion 1985/86:T218 (vpk) framhålls angelägenheten av olycksförebyggande åtgärder mot bakgrund av den ökning som har skett under senare tid av antalet olyckor i trafiken med dödade och skadade. Motionärerna anför att sambandet mellan hastighet och olycksfrekvens är styrkt i ett antal undersökningar och begär att hastighetsgränsen skall fastställas till högst 100 km/tim och att högre hastighet endast i undantagsfall skall få medges.

I motion 1985/86:T398 (s) framhålls att bl. a. en sänkning av hastighetsgränserna behöver övervägas med hänsyn till de negativa effekterna på miljön som bilavgaser har och den ökning som har skett av antalet trafikolyckor. Sänkningen bör enligt motionärerna kunna avse hela vägnätet

eller de mest olycksdrabbade avsnitten och mest försurningskänsliga områdena. Det kan också enligt motionärerna vara motiverat att diskutera varierande hastighetsgränser för olika årstider. En kombination av olika metoder är kanske den mest välavvägda lösningen, sägs det vidare. Motionärerna begär att en undersökning rörande konsekvenserna av ändrade hastighetsgränser, som TSV år 1984 beställde av statens väg- och trafikinstitut (VTI), skall kompletteras med en belysning av de miljöeffekter som erhålls vid förändrade hastighetsgränser samt att en samlad redovisning av utredningsarbetet om hastighetsgränser och förslag till åtgärder skall framläggas.

Trafiksäkerhetsutredningen (K 1973:07), vars förslag låg till grund för förslagen i trafiksäkerhetspropositionen, 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 %.

Uppfattningen att hastighetsbegränsningar kan bidra till att minska antalet dödade och skadade i trafiken torde numera vara allmän, och sådana begränsningar torde därför också vara accepterade. Förutsättning för att begränsningar av hastigheten skall bidra till att förebygga olyckor i trafiken är emellertid att de efterlevs. Med anledning av motionsförslag återkommer utskottet också i närmast följande avsnitt i betänkandet till frågan om åtgärder för att motverka överträdelser av hastighetsbegränsningar.

I enlighet med åläggande i sin instruktion följer TSV trafiksäkerhetsutvecklingen, och TSV kan som redovisats ovan både medge högre hastighet utom tätbebyggt 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 olyckskvotsvärde.

TSV har påbörjat en översyn av olyckskvoter för alla vägsträckor, för vilka beslut om högre hastighet än 70 km/tim har fattats av verket. Hastighetsgränserna för vägsträckor med höga olyckskvoter skall omprövas. Översynen beräknas vara genomförd för hela vägnätet under nästa år.

Vidare har TSV påbörjat 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. Inom ramen för denna översyn har verket hos VTI beställt en delutredning rörande konsekvenserna av eventuellt ändrade hastighetsgränser. Resultat från detta översynsarbete beräknas föreligga under åren 1988 och 1989.

Mot bakgrund av de av TSV påbörjade översynerna av hastighetsgränserna m. m. kan utskottet inte biträda förslaget i motion 1985/86:T218 (vpk) om att högsta tillåtna hastighet nu skall sänkas till i princip 100 km/tim. Utskottet avstyrker således motionsyrkandet härom.

Utskottet vill understryka angelägenheten av att översynerna m. m. bedrivs skyndsamt. Då dessa torde tillgodose syftet med de här aktuella förslagen i motionerna 1985/86:T209 (m) och 1985/86:T424 (m) bör hithörande motionsyrkanden kunna lämnas utan någon riksdagens åtgärd. Utskottet föreslår att så sker.

Det har sedan länge stått klart att avgaserna från motordrivna fordon genom de luftföroreningar och förurningar som avgaserna åstadkommer negativt inverkar på mark, vatten, vegetation, material och hälsa. Det har vidare stått klart att luftföroreningarna och utsläppen ökar vid ökade hastigheter hos fordonen. Åtgärder för att förebygga nämnda olägenheter av fordonstrafiken har också vidtagits, och ytterligare sådana åtgärder kan väntas.

Avgasreningskrav infördes sålunda år 1972 att gälla fr. o. m. 1976 års bilmodeller. År 1985 tog statsmakterna (prop. 1984/85:127, JoU 28, rskr. 275) ställning till ett program mot luftföroreningar och förurning som bl. a. syftade till att skärpta avgasreningskrav för personbilar skulle införas. Vidare skulle frågan om effektivare avgasrening när det gäller lätta och tunga lastbilar samt bussar utredas ytterligare. Under förra hösten konkretiserades programmet på det sättet att riksdagen godkände riktlinjer om skärpta avgasreningskrav för personbilar (prop. 1985/86:61 bil. 1, JoU 11, rskr. 101). Riktlinjerna innebär att skärpta krav införs frivilligt för 1987 och 1988 års bilmodeller och obligatoriskt fr. o. m. 1989 års modeller. Statens naturvårdsverk fick år 1985 i uppdrag av regeringen att bl. a. utreda frågan om avgasreningskrav för lätta och tunga lastbilar samt bussar.

Som nämnts ökar luftföroreningarna och utsläppen med ökade hastigheter hos fordonen. Någon undersökning som visar omfattningen av luftföroreningar och utsläpp vid vägar med olika hastighetsgränser har emellertid enligt vad utskottet inhämtat ej genomförts. En sådan undersökning torde inte heller vara den mest angelägna åtgärden när det gäller att motverka de här aktuella negativa effekterna av fordonstrafiken. Till frågan om sanktioner mot hastighetsöverträdelser återkommer utskottet i det följande.

Syftet med förslaget i motion 1985/86:T398 (s) om en belysning av de miljöeffekter som erhålls vid ändrade hastighetsgränser torde kunna tillgodoses genom arbetet i en arbetsgrupp inom regeringskansliet som nyligen har tillsatts och som skall överväga frågor kring samband mellan fordonshastigheter samt trafiksäkerhet, energiförbrukning och miljöpåverkan.

Mot bakgrund av det anförda kan även de här aktuella yrkandena i nämnda motion lämnas utan åtgärd av riksdagen.

1.3 Åtgärder mot hastighetsöverträdelser

En av polisens viktigaste uppgifter är trafikövervakning. Före genomförandet år 1984 av den av riksdagen under 1980/81 års och 1983/84 års riksmöten beslutade reformen av polisväsendet – som bl. a. innebar att olika funktioner

inom polisväsendet decentraliserades – hade rikspolisstyrelsen i fråga om trafikövervakningen rätt att meddela föreskrifter för och leda polisverksamheten om övervakningen berörde två eller flera län och det krävdes samordning och samverkan över länsgränserna. Denna ledningsbefogenhet hade rikspolisstyrelsen bl. a. utnyttjat för att trafikövervakningen under en bestämd tidsperiod skulle ges en viss inriktning. Genom reformen av polisväsendet försvagades denna befogenhet. I proposition 1983/84:89 om polisens organisation m. m., som härvidlag inte föranledde någon erinran från riksdagens sida (JuU 16, rskr. 182), förordades sålunda (s. 39–40) att rikspolisstyrelsens uppgifter när det gäller trafikövervakning borde – utan att styrelsen formellt binder de regionala och lokala polismyndigheterna (dvs. länsstyrelserna och polisstyrelserna) vid vissa åtgärder – kunna begränsas till ett ansvar på det nationella planet för en samordning av de regionala och lokala myndigheternas aktiviteter inom detta område. Samordning och samverkan över länsgränserna borde dessutom enligt propositionen kunna åstadkommas genom länsstyrelsernas försorg.

Som nämnts i föregående avsnitt döms den som överskrider högsta tillåtna färdhastighet enligt 164 § VTK till böter. Högsta bötesbelopp enligt paragrafen är 1 000 kr. Föraren kan – enligt bestämmelser i 48 kap. rättegångsbalken och i riksåklagarens beslut (1981:716) om ordningsbot för vissa brott – av polisman föreläggas ordningsbot om 400 kr. vid överskridande med upp till 15 km/tim och ordningsbot om 600 kr. vid överskridande med över 15 km/tim upp till 30 km/tim. Har högsta tillåtna hastighet överskridits med mer än 30 km/tim skall målet överlämnas till åklagaren. Härvid kan högsta bötesbelopp enligt 164 § VTK ifrågakomma.

Alternativt kan allvarigare hastighetsöverträdelser 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.

I tre motioner tas upp frågor om sanktioner mot hastighetsöverträdelser m. m.

I motion 1985/86:T398 (s) begärs sålunda åtgärder för att skärpa hastighetsövervakningen med hänsyn till bilavgasernas negativa miljöeffekter och det ökade antalet trafikolyckor.

I motion 1985/86:T209 (m) anförs bl. a. att det är möjligt att öka trafikanternas laglydnad genom en annorlunda utformning av sanktionssystemet vid överträdelser av hastighetsgränserna. Erfarenheter från bl. a. Danmark har visat, anförs det vidare, att höga böter har avskräckande inverkan och därmed ökar trafikanternas respekt för gällande hastighetsgränser. Motionärerna begär att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att ett bättre sanktionssystem mot hastighetsöverträdelser bör utformas enligt principen om kraftigt höjda bötesbelopp desto mer trafikanten överskrider gällande hastighetsbegränsning. Ett likartat förslag finns i motion 1985/86:T424 (m).

I motion 1985/86:T209 (m) anförs också att det finns starka skäl för att man i möjligaste mån undviker att återkalla körkortet vid hastighetsöverträdel-

ser. Körkortet är, påpekas det, för de flesta människor av central betydelse för att de skall kunna fungera väl i vardagen. Motionärerna begär mot denna bakgrund utredning och förslag om alternativa sanktionssystem vid hastighetsöverträdelser över 30 km/tim.

Om åtgärder som under senare tid har vidtagits eller föreslagits för att motverka hastighetsöverträdelser kan nämnas följande.

Med hänvisning bl. a. till att antalet dödade i trafiken har ökat under senare år och till att det enligt ovannämnda uttalande i proposition 1983/84:89 ankommer på rikspolisstyrelsen att i fråga om trafikövervakning ta initiativ till och föreslå vissa aktiviteter eller en viss inriktning av trafikövervakningen rekommenderade rikspolisstyrelsen i en skrivelse i april i år länsstyrelserna och polismyndigheter med trafikavdelning m. fl. att vidta vissa åtgärder för att öka effektiviteten i polisens trafikövervakning. Bl. a. borde, enligt skrivelsen, länsstyrelserna och polismyndigheterna under sommaren 1986 genomföra hastighetsövervakningsaktiviteter i all den omfattning som var möjlig. Särskilt under veckorna 22 och 23 (slutet av maj-början av juni) borde hastighetsövervakningsinsatserna vara intensiva.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) bedriver en särskild informationskampanj för hastighetsanpassning. En koncentration av denna verksamhet kommer att genomföras under nästa år.

I TSV:s trafiksäkerhetsprogram 1986, som nyligen överlämnades till regeringen, framhålls hastighetsanpassning som ett väsentligt problemområde för verksamheten i TSV:s råd för samordning och planering.

I samband med behandlingen av proposition 1985/86:61 om skärpta avgasreningskrav för personbilar, m. m. (bil. 1) begärde riksdagen på förslag av jordbruksutskottet (JoU 11, rskr. 101) att regeringen skall initiera breda och återkommande informationskampanjer för att övertyga bilförarna om den möjlighet som finns att på frivillig väg mildra miljöföreningarna från bilavgaserna, bl. a. genom iakttagande av hastighetsreglerna.

I kommunikationsdepartementets promemoria Sanktioner i vägtrafiklagstiftningen föreslås 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.

Riksdagen antog under våren 1986 vissa ändringar i KKL som bl. a. innebär att körkort skall återkallas i större utsträckning än vad som tidigare varit fallet vid grova hastighetsöverträdelser (prop. 1985/86:115, TU 27, rskr. 348). Ändringarna i nu nämnt avseende trädde i kraft den 1 juli i år. 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. Enligt föredragande departementschefen skall emellertid överskridanden 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 begränsning 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. Ökad användning av återkallelseinstitutet vid hastighetsöverträdelser motiverades i propositionen med att detta ansågs vara en viktig åtgärd i kampen för att nedbringa antalet trafikolyckor. Utskottet ansåg också att så var fallet och anslöt sig till propositionsförslaget. Liksom föredraganden gjorde i anslutning till förslaget om ökad användning av återkallelseinstitutet vid grova hastighetsöverträdelser vill utskottet emellertid erinra om att körkortslagstiftningen allmänt förutsätter en individualiserad bedömning. Bedömningen i en fråga om körkortsåterkallelse kan – och bör – således påverkas av omständigheterna i det enskilda fallet.

I TSV:s ovannämnda trafiksäkerhetsprogram 1986 framhålls bl. a. (s. 42) att beräkningar som statens väg- och trafikinstitut (VTI) har gjort visar att om man kunde minska andelen hastighetsöverträdelser till 10 % skulle ca 150 människoliv kunna sparas årligen. Ungefär hälften av dagens trafik går med hastigheter över de tillåtna, och hastighetsöverskridandena är störst på "70-vägar". Enligt VTI:s hastighetsuppföljning på landsväg år 1985 (VTI meddelande nr 499) kördes sålunda 87 % av motoreyklarna och ca 84 % av personbilarna och andra lätta bilar för fort på "70-vägar". Enligt mätningar som VTI har gjort har medelhastigheterna årligen ökat. Under 1970-talet var den genomsnittliga hastighetsökningen omkring 0,3 km/tim per år. Under åren 1980–1985 har hastighetsökningen emellertid fördubblats till omkring 0,6 km/tim per år. Många som i år har varit ute på vägarna torde också ha iakttagit att hastighetsöverträdelser har blivit allt vanligare. Utskottet konstaterar att resurserna för övervakning av att föreskrifterna om parkering följs har ökat under senare år, medan hastighetsövervakningen på våra gator och vägar snarare synes ha minskat. Den negativa utvecklingen i fråga om hastighetsöverträdelser måste nu stoppas och fås att vända. Trafikanterna måste förmås att respektera gällande hastighetsgränser. Enligt utskottets bestämda mening bör i detta syfte hastighetsövervakningen på vägarna förstärkas och sanktionerna mot hastighetsöverträdelserna skärpas. Utskottet förutsätter att en utvärdering av trafikövervakningen på vägarna under sommaren 1986 som rikspolisstyrelsen för närvarande gör skall bli av betydelse för överväganden om hur hastighetsövervakningen skall bli effektivare.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av här aktuella motionsyrkanden bör riksdagen som sin mening ge regeringen till kända.

Om *utrustning med bilbälten* gäller enligt 11 § FDK 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 i år 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 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 lämplighetsbesiktning (70 § FDK). Medgivande kan lämnas till att i personbil eller buss får befordras flera "låg- och mellanstadiebarn" än "högstadiebarn" och vuxna både när det gäller yrkesmässig och icke yrkesmässig sådan trafik. 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 förslag till TSV:s nya föreskrifter om skolskjutsning föreskrivs bl. a. att vid skolskjutsning bilbälte bör användas i baksätet samt att vid befordran av elev med en längd mindre än 150 cm bälteskudde, bältesstol eller liknande anordning bör användas.

I motion 1985/86:T252 (c) begärs bestämmelser om att skolskjutsar skall föras med bilbälten. Motionären framhåller att alla barn som färdas med skolskjutsar och andra liknande transporter skall ha rätt att använda bilbälte.

I motion 1985/86:T387 (fp) begärs bl. a. att krav skall införas på att barn skall använda säkerhetsbälte vid färd i bil. Motionärerna framhåller bl. a. att det är förenat med större risker för barnen än för vuxna att åka bil utan skydd.

I motion 1985/86:T228 (fp) begärs också att krav skall införas på att barn skall använda bilbälte eller annan skyddsanordning under färd med bil, att detta krav skall gälla fr. o. m. den 1 januari 1987 men att TSV skall få meddela föreskrifter om dispens från kravet för sådana fall där det skulle innebära praktiska problem. Motionärerna framhåller som exempel i sistnämnda avseende situationen för en familj med fyra eller fler barn.

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 vad man skall göra när det är fler personer i bilen än det finns bälten för – t. ex. när fyra personer sitter i ett baksäte där det finns tre bälten – samt frågan om krav på särskilda skyddsanordningar avpassade för barn- och skolskjutsbruk. Han nämnde i samband härmed bl. a. att nordiska trafiksäkerhetsrådet under år 1985 hade påbörjat en översyn över vilka skyddssystem som kan användas av barnpassagerare och att översynen beräknades bli färdig under år 1986.

Vid behandlingen av propositionen underströk utskottet med anledning av motionsyrkanden i sitt av riksdagen (rskr. 94) godkända betänkande (TU 7) starkt vikten av att även barn under 15 år och personer som inte har en längd av minst 150 cm skall omfattas av tvingande regler om användning av bilbälten eller likvärdiga skyddsanordningar. Utskottet framhöll att det var angeläget att den förutskickade arbetsgruppen med största skyndsamhet behandlade de av föredraganden aviserade frågorna, och utskottet förutsatte att arbetsgruppen även skulle behandla frågan om straffansvar för minderårigas underlåtenhet att använda bilbälte eller annan skyddsanordning. Utskottet förutsatte slutligen att regeringen – så snart arbetsgruppen avslutat sitt arbete och presenterat sina förslag – skulle återkomma till riksdagen med förslag i den sålunda aktualiserade frågan om användning av bilbälten eller andra skyddsanordningar.

Arbetsgruppen – vilken tillsatts med företrädare för kommunikationsdepartementet, TSV, Svenska kommunförbundet och Landstingsförbundet – beräknas komma att redovisa sina överväganden i början av nästa år.

Med hänsyn till att en översyn av frågan om skyddsanordningar för skolskjutsbruk sålunda pågår genom arbetsgruppen bör motion 1985/86:T252 (c) inte föranleda någon åtgärd av riksdagen. Motionen avstyrks således.

I avvaktan på resultat av arbetsgruppens arbete bör inte heller förslagen i motion 1985/86:T228 (fp) och 1985/86:T387 (fp) om att bestämmelser om bältesplikt för barn skall införas för att träda i kraft redan den 1 januari 1987 m. m. föranleda någon åtgärd av riksdagen. Även dessa motionsförslag avstyrks således.

2 Fordonsfrågor m. m.

2.1 Villkor för trafik med en "ungdomsbil"

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

Bestämmelser om konstruktionen av eptraktorerna m. m. meddelades i kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap (den s. k. eptraktorkungörelsen). Eptraktorer, som har undergått registreringsbesiktning före den 1 april 1975, får under vissa villkor fortfarande användas. Antalet kvarvarande eptraktorer 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. Antalet A-traktorer beräknades år 1985 uppgå till nära 7 000. Vanligen är det tunga lastbilar som har byggts om till A-traktorer.

Högsta tillåtna hastighet för både epatraktorer och A-traktorer är 30 km/tim. Närmare uppgifter om kraven på dessa slag av fordon har redovisats i utskottets betänkande TU 1985/86:1 (s. 12–13).

För att få föra traktor som är försedd med gummihjul eller motorredskap – dvs. såvitt här är i fråga epatraktorer och A-traktorer – på väg räcker det enligt 4 § KKL med att ha traktorkort, som enligt 29 § KKL 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.

I motion 1985/86:T209 (m) anförs bl. a. att A-traktorer i många fall torde vara ett bättre fordonsalternativ för unga än motorcyklar med tanke på bl. a. en låg frekvens av olyckor med A-traktorer. A-traktorer orsakar dock, påpekas det, lätt trafikköer och trafikstockningar på vägarna med hänsyn till den låga hastighet med vilken A-traktorerna får framföras. Denna nackdel skulle enligt motionärerna minskas om de unga hade tillgång till ett med A-traktorn likartat fordon, som får framföras med högre hastighet än 30 km/tim. En särskild klass för en "ungdomsbil" bör därför enligt motionärerna skapas. För "ungdomsbilen" bör gälla samma principer som gäller för A-traktorn men "ungdomsbilen" bör få framföras med en hastighet av högst 40 eller högst 50 km/tim. För att få framföra "ungdomsbilen" bör enligt motionärerna uppställas krav motsvarande dem som gäller för att framföra en vanlig bil, dvs. både teoriprov och körprov. Motionärerna begär utredning om en körkortsklass för ungdomsbil i enlighet med vad som anförs i motionen.

Frågor om traktorer och motorredskap har behandlats av TSV i en promemoria, Motorredskap, av år 1982, vilken överlämnats till kommunikationsdepartementet och där för närvarande bereds. I promemorian har TSV bl. a. föreslagit att i fortsättningen samma bestämmelser skall gälla för de nuvarande fordonsslagen traktorer och motorredskap, därvid fordonen skall benämnas motorredskap. Motorredskapen föreslås indelade – efter den högsta hastighet de är avsedda att föras med – i motorredskap för högst 30 km/tim, högst 50 km/tim eller högst 70 km/tim. I promemorian läggs förslag fram i fråga om bl. a. registrering, beskaffenhet, utrustning, kontroll, trafikregler och förarbehörighet för de föreslagna olika kategorierna motorredskap. För att föra motorredskap för högre hastighet än 30 km/tim föreslås krav på behörighet B, dvs. samma behörighet som krävs för att föra personbil, lätt lastbil etc.

I ett svar den 8 februari 1985 – på interpellation 1984/85:85 om ändrad lagstiftning för A-traktorer – framhöll kommunikationsministern bl. a. att beredningen av frågorna om motorredskap även kommer att omfatta frågor om A-traktorer.

Då resultat av den aviserade beredningen av frågor med anknytning till den i motionen önskade "ungdomsbilen" bör avvaktas avstyrker utskottet motionsyrkandet.

2.2 Stänkskydd på personbilar

TU 1986/87:1

TSV meddelade år 1981 nya föreskrifter om stänkskydd på motorfordon m. fl. fordon, vilka bl. a. innebär att ett tidigare krav på att personbilar skall ha s. k. stänklappar bakom bakhjulen ej längre gäller för personbilar med ett visst överhäng bak, dvs. personbilar av vanligt utförande. Bakgrunden härtill var följande.

Typbesiktningsutredningen (K 1977:02) framhöll i ett förslag till bestämmelser om stänkskydd, som utredningen år 1980 överlämnade till TSV, att de svenska föreskrifterna om stänkskydd för personbilar hade en så låg trafiksäkerhetseffekt i förhållande till de prisökningar och andra olägenheter som de föranledde att föreskrifterna borde avskaffas. Utredningen påpekade bl. a. att långt neddragna stänkskydd kunde medföra en ökning av det siktreducerande stänket runt bilen – särskilt vid höga hastigheter – genom att stänket från hjulen studsade mot stänklapparna, bl. a. ut åt sidorna. Utredningen föreslog att man i Sverige i stället för då gällande föreskrifter skulle införa krav som motsvarade dem som fanns i ett på här aktuellt område gällande EG-direktiv som i praktiken skulle innebära att personbilar inte behövde förses med stänklappar.

I motion 1985/86:T251 (s) framhålls betydelsen av den stänkreducerande effekten hos stänklappar. Motionärerna begär att bestämmelserna om stänklappar på personbilar skall återinföras.

Utskottet har under de två senaste åren i betänkandena TU 1984/85:3 och TU 1985/86:1 avstyrkt motionsyrkanden som motsvarat det här aktuella yrkandet. Såsom utskottet framhöll i sistnämnda betänkande är det enligt utskottets mening inte styrkt att de trafiksäkerhetsmässiga effekterna av stänkskydd har sådan betydelse att avsteg från internationella bestämmelser motiverar en återgång till tidigare ordning. Utskottet vidhåller denna mening och avstyrker således även den här aktuella motionen.

2.3 Upphävande av kravet på strålkastar rengörare på personbil

Bil skall enligt 11 § FDK ha strålkastar rengörare på föreskrivna strålkastare för hel- eller halvljus. Detta krav infördes den 1 januari 1973 och gäller bilar fr. o. m. 1974 års modell. Enligt 106 § FDK gäller att ägaren av en bil döms till böter om bilen brukas utan att vara försedd med strålkastar rengörare eller om bilen brukas när dessa är ur funktion.

I motion 1985/86:T386 (m) anförts bl. a. att få strålkastar rengörare fungerar under en längre tid. Ännu tio år efter det att kravet på strålkastar rengörare infördes är konstruktionerna ofullkomliga, framhålls det. Motionären begär att kravet på att personbil skall vara försedd med strålkastar rengörare utgår och ersätts med en föreskrift om att bilens strålkastare skall hållas rena.

I promemorian Sanktioner i vägtrafiklagstiftningen föreslås att överträdelser av FDK:s utrustningsbestämmelser i allt väsentligt skall avkriminaliseras. Bl. a. föreläggande om att reparera en bristfällighet bör enligt promemorian

kunna godtas som enda sanktion för överträdelse av de flesta utrustningsbestämmelserna i FDK. Promemorian är som nämnts ovan föremål för fortsatt beredning inom regeringskansliet.

I betänkandet TU 1981/82:19 – vari utskottet behandlade ett motionsförslag som var likartat med det här aktuella – framhöll utskottet (s. 23) att strålkastar rengörare syntes fullgöra en för svenska väg- och klimathållanden inte oväsentlig uppgift från trafiksäkerhetssynpunkt. Utskottet förutsatte att produktutvecklingen på området skulle medföra avsevärda förbättringar.

Det åligger TSV bl. a. att följa den fordonstekniska utvecklingen och besiktningens verksamheten i fråga om fordon. Problemen med strålkastar rengörare har också aktualiserats hos TSV. AB Svensk Bilprovning har sålunda i en skrivelse i juni i år till TSV bl. a. anfört att det finns skäl att närmare överväga om nyttoeffekten av strålkastar rengörare motsvarar de kostnader som dessa medför. Med hänsyn till det anförda bör motionen inte föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. Den avstyrks följaktligen.

2.4 Kontrollbesiktningintervall för ambulanser och brandfordon

Motorfordon som är inrättade för transport av sjuka eller skadade och avsedda att uteslutande användas för detta ändamål samt motorfordon som är avsedda att användas av en statlig brandkår eller en kommunal brandstyrka skall enligt bestämmelser om kontrollbesiktning för utryckningsfordon i 75 § FDK kontrollbesiktigas två gånger per år. Detsamma gäller enligt paragrafen för registrerade släpfordon som är inrättade för transport av sjuka eller skadade eller som används av brandkår eller brandstyrka som nu sagts och som är försedda med beteckning därom.

I motion 1985/86:T253 (m) anføres bl. a. att kontrollbesiktningen av brandförsvarens fordon medför betydande kostnader för brandförsvaren. Motionärerna kritiserar ovan redovisade bestämmelser om tidsintervall mellan kontrollbesiktningarna för att hänsyn inte tas till fordonens ålder och till hur mycket fordonen faktiskt används. Motionärerna begär en differentiering av besiktningstvånget för brandförsvarens fordon. En försiktig differentiering kan enligt motionärerna innebära att ambulanser som är äldre än fem år och brandbilar som är äldre än 15 år även i fortsättningen besiktigas två gånger om året medan övriga ambulanser och brandbilar besiktigas en gång om året. Släpfordon bör enligt motionärerna alltid få besiktigas i samband med besiktning av dragfordon.

Regeringen har beslutat att en försöksverksamhet med ändrade kontrollbesiktningintervall för brandfordon m. m. skall äga rum. Med anledning av en framställning av Norrbottens läns brandbefälsförening om att FDK skulle ändras så att perioderna mellan inställelseterminerna för brand/räddningsfordon skulle betydligt förlängas har sålunda regeringen genom beslut i juni i år uppdragit åt TSV att meddela föreskrifter för en försöksverksamhet med endast en årlig kontrollbesiktning av sådana utryckningsfordon som är brandfordon. Försöksperioden skall omfatta åren 1987–1991. Under för-

söksperioden skall TSV noga följa kontrollbesiktningens verksamheten avseende brandfordon och övriga utryckningsfordon. Besiktningens resultat skall redovisas till regeringen.

Genom den sålunda beslutade försöksverksamheten torde syftet med motionen bli tillgodosett, varför den kan lämnas utan åtgärd.

2.5 Kontrollbesiktningens intervall för personbilar m. fl. fordon

Sedan den 1 januari 1971 är ordningen för kontrollbesiktning av personbilar i allmänhet m. fl. fordon enligt 77 § FDK den att fordonen skall kontrollbesiktigas en gång per år från det fordonen är två år gamla.

I tre motioner önskar motionärerna att denna ordning skall ändras.

I motion 1985/86:T387 (fp) frågar sig motionärerna om vi får tillräcklig nytta av de resurser som går åt för kontrollbesiktningar av relativt nya personbilar. Om man slopar den kontrollbesiktning som skall äga rum när bilarna är tre år gamla skulle, påpekar motionärerna, bilägarna kunna besparas en utgift som inte kan anses motiverad av trafiksäkerhetskäl. Motionärerna begär förslag till nya bestämmelser om antalet kontrollbesiktningar för fordon.

I motion 1985/86:T209 (m) begärs bl. a. 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 bl. a. att bilarna blir allt bättre, att försäljarnas garantiåtaganden under särskilt de första åren har ökat och att bilägarna sköter sina bilar bättre. I motion 1985/86:T424 (m) framförs samma förslag.

AB Svensk Bilprovning framhöll i ett yttrande år 1982 till kommunikationsdepartementet – över skrivelser angående ändrade tidsintervall mellan kontrollbesiktningarna m. m. – bl. a. att kontrollbesiktningarna av fordon har lett till en förbättring av den tekniska säkerhetsstandarden hos fordonsparken. Vidare hade kontrollbesiktningarna haft betydelse för att begränsa olycksutvecklingen, lett till att bilarnas livslängd ökat samt haft betydelse för att begränsa luftföroreningar och energiförbrukning. Bolaget framhöll också – med utgångspunkt i en kostnads-/nyttokalkyl grundad på dåvarande prisnivå – att det gällande kontrollbesiktningssystemet inte var någon ekonomisk belastning för samhället. Det torde enligt bolaget i stället ge icke obetydliga vinster.

AB Svensk Bilprovning lät år 1984 statens väg- och trafikinstitut (VTI) genomföra en studie av kontrollbesiktningens effekter. Enligt bolaget visade studien att kontrollbesiktningen sannolikt hade svarat för den största delen av den tioprocentiga ökningen av trafiksäkerheten som bedömdes ha uppnåtts under den senaste 20-års perioden. Härutöver hade kontrollbesiktningen gett effekter i form av bl. a. ökad livslängd hos fordonen, positiva återverkningar på fordonens och verkstadsarbetets kvalitet och ökat säkerhetsmedvetande hos fordonsägarna.

Mot bakgrund av bl. a. ett förslag inom EG om att personbilar och lätta

lastbilar första gången skall besiktigas senast under tredje året efter det att de har tagits i bruk, nästa gång under femte året och därefter årligen – i likhet med vad som föreslås i motionerna 1985/86:T209 (m) och 1985/86:T424 (m) – har AB Svensk Bilprovning påbörjat en analys av konsekvenserna av förändringar i inställesystemet. Om denna analys ger vid handen att man från trafiksäkerhetsmässig synpunkt kan acceptera att senarelägga den första kontrollbesiktningen har utskottet inte något att erinra häremot. I avvaktan på resultat av analysen bör de här aktuella motionsyrkandena lämnas utan åtgärd av riksdagen.

2.6 Avgift för kontrollbesiktning i vissa fall

Kontrollbesiktning av personbilar i allmänhet m. fl. fordon skall enligt 78 § FDK ske inom en för fordonet gällande inställelsetermin, som består av en viss inställelsemånad som framgår av paragrafen samt de närmast föregående två och närmast följande två kalendermånaderna, dvs. sammanlagt fem månader. Inställelsemånaden bestäms efter slutsiffran i bilens registreringsnummer.

Enligt bestämmelser i förordningen (1985:790) om förrättningsavgifter för Aktiebolaget Svensk Bilprovning får avgiften för annan kontrollbesiktning än efterkontroll av fordon, vars inställelsetermin består av fem månader, höjas till vissa angivna belopp, om besiktningen görs efter utgången av inställelseterminens tredje månad, dvs. efter inställelsemånaden.

I motion 1985/86:T314 (m) framhålls bl. a. att om bilägaren i slutet av de tre första månaderna i inställelseterminen beställer tid för kontrollbesiktning han ofta får beskedet att tid för denna besiktning kan erhållas först efter tremånadersperiodens slut och att förhöjd avgift då utgår. Motionären anser att man rimligen inte kan begära av bilägaren att han skall hålla reda på arbetsbelastningen hos bilprovningen och begär att ordningen skall vara den att om tidsbeställning görs före tremånadersperiodens slut normal avgift skall tas ut för besiktningen.

I det besiktningssunderlag, som före inställelseterminens början sänds till bilägarna, anges bl. a. inställelsetiden och att förhöjd avgift utgår fr. o. m. den fjärde månaden av inställelsetiden. I besiktningssunderlaget uppmanas vidare bilägaren att ringa bilprovningen och beställa tid för kontrollbesiktning snarast då han fått besiktningssunderlaget.

Beställs tid för kontrollbesiktning inom rimlig tid före inställelsemånadens utgång torde i de flesta fall kontrollbesiktningen också kunna ske före utgången av denna.

Det måste enligt utskottets mening accepteras att förhöjd avgift tas ut i sådana fall som avses i motionen för att man bl. a. skall undvika en anhopning av tidsbeställningar sent under inställelsemånaden.

Från AB Svensk Bilprovning har under hand inhämtats att när fordonsägare drabbas av förhöjd avgift och det med hänsyn till omständigheterna inte anses skäligt att ta ut sådan avgift bolaget brukar lämna ekonomisk kompensation till fordonsägaren.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motionen.

3.1 Åldersgräns för förande av moped

Enligt 3 § KKL får moped föras endast av den som har fyllt 15 år.

I motion 1985/86:T266 (s) begärs att moped skall få föras fr. o. m. det år varunder föraren fyller 15 år. Motionären framhåller som olägenhet med nuvarande åldersgräns att den som fyller 15 år före sommaren får köra moped redan då medan en kamrat, som fyller 15 år först under hösten, får vänta till nästa säsong.

Motorförarnas helnykterhetsförbund, ungdomsförbundet (MHF-Ungdom) har under våren 1986 hos TSV hemställt om åtgärder för att införa obligatorisk mopedförarutbildning i grundskolans högstadium för 15-årselever och därvid föreslagit att utbildningen skall förläggas till vårterminen i årskurs 8. Förbundet framhåller att därmed ställs krav på att moped skall få föras fr. o. m. ingången av det kalenderår varunder eleverna fyller 15 år. Från TSV:s sida har man ställt sig positiv till den föreslagna utbildningen och utfäst sig att föra frågan vidare.

Då den i motionen upptagna frågan sålunda har aktualiserats i annan ordning bör motionen nu lämnas utan åtgärd av riksdagen.

3.2 Körkort på prov, m. m.

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

Andelen personer i åldrarna 15–24 år i befolkningen i vårt land och andelen körkortshavare i befolkningen uppgick var för sig till ca 14 % vid utgången av år 1984. Av antalet dödade och skadade bilförare och av antalet dödade och skadade motorcykelförare under år 1984 utgjorde emellertid personer i åldrarna 15–24 år ca 31 % resp. ca 76 %.

I tre motioner vill motionärerna att körkortet till en början skall var utfärdat på prov, vara interimistiskt eller vara provisoriskt. Körkortshavaren förutsätts under denna tid skola "mogna" som förare.

I motion 1985/86:T270 (s) begärs sålunda – mot bakgrund av en olycka som vållades av en ung körkortshavare – att man skall överväga att införa körkort på prov under en kortare eller längre tid.

I motion 1985/86:T333 (c, fp) framhålls bl. a. att i Norge får den som är 18 år ett körkort som är interimistiskt. Efter en prøvotid av två år och vidareutbildning i mörkerkörning och övning i körning i halka med prov erhåller den som är 20 år ett slutligt körkort. Motionärerna begär att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att ett införande av ett interimistiskt körkort skulle ge en bättre förarutbildning som är kopplad till ökad mognad hos föraren.

I motion 1985/86:T388 (c) begärs att körkortet skall vara provisoriskt under t. ex. de två första åren. Om körkortshavaren under denna tid framför bil "prickfritt" skall körkortet därefter bli slutligt.

I en fjärde motion tas upp frågan om åtgärder för att öka de unga motorfordonsförarnas säkerhet i trafiken. I motion 1985/86:T387 (fp) anförs sålunda bl. a. att riskerna för olyckor är störst för de yngre fordonsförarna (15–25 år) varför särskild uppmärksamhet måste ägnas åt att öka ungdomarnas trafiksäkerhet. Motionärerna begär förslag till åtgärder för att minska olycksriskerna för de yngsta motorfordonsförarna.

Mot bakgrund av uppgifter som visade höga olycksrisker för nyblivna bilförare tog statens väg- och trafikinstitut (VTI) och Sveriges trafikskolors riksförbund (STR) under våren 1983 initiativ till bildandet av en arbetsgrupp med uppgift att undersöka vad som praktiskt kan göras för att utveckla den svenska förarutbildningen. Arbetsgruppen – i vilken ingick representanter för initiativtagarna samt för skolöverstyrelsen – framlade år 1984 rapporten Trafiksäkrare debutanter – Förslag till bättre bilförarutbildning (VTI meddelande nr 404). Arbetsgruppen föreslog sammanfattningsvis 1) en försöksverksamhet beträffande en integrering av trafikskoleutbildning och privatutbildning av förare så att utbildningarna systematiskt stödjer varandra, 2) försök med att den teoretiska delen av förarprovet genomförs av trafikskolor, 3) utredning av förutsättningarna för att införa en förarutbildning i två faser såsom gäller i Norge samt 4) införande av en "nybörjarskylt" som föraren måste ha på fordonet under t. ex. de två första åren.

I april i år knöts en sakkunnig till kommunikationsdepartementet för att biträda med vissa frågor rörande bilförarutbildningen. I den sakkunniges arbete ingår bl. a. att studera i Norge gällande körkortskrav m. m., erfarenheterna därav samt hur de norska kraven m. m. skulle kunna överföras till svenska förhållanden. En rapport beräknas framläggas i början av år 1987.

I TSV:s till regeringen överlämnade trafiksäkerhetsprogram 1986 framhålls också unga och/eller nya motorfordonsförare som ett väsentligt problemområde för verksamheten i TSV:s råd för samordning och planering.

Det förtjänar här även nämnas att Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) under åren 1986–1988 genomför 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 torde dessa kunna lämnas utan åtgärd av riksdagen.

3.3 Återkallelse av körkort m. m. för narkotikamissbrukare

I motion 1985/86:T256 (c) framhålls bl. a. att bruket av narkotika medför att bedömningsförmåga, reaktionsförmåga och andra psykiska färdigheter för komplicerad verksamhet reduceras. Motionären anser därför att narkotikamissbrukares körkort liksom deras licenser för "fordon, sprängning, vapen etc." bör dras in under ett år med tanke på säkerheten för allmänheten och begär att konstaterat missbruk av narkotika skall leda till indragning av körkort m. m. Av vad som omfattas av yrkandet faller inom trafikutskottets beredningsområde frågor om körkort, om körkortstillstånd – som utgör förutsättning för att körkort skall få utfärdas – samt om traktorkort.

Narkotikamissbruk kan utgöra anledning till att körkortstillstånd, körkort och traktorkort inte alls utfärdas. Har likväl körkort etc. utfärdats kan emellertid bruk av narkotika utgöra grund för återkallelse av körkort etc. Enligt 16 § punkt 5 KKL skall ett körkort återkallas om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet ej bör ha körkort. Enligt förarbetena till bestämmelsen – som även avser körkortstillstånd och traktorkort – faller även bruk av andra rusgivande medel än alkohol, t. ex. narkotika, under denna återkallelsepunkt. Vid återkallelse av körkort etc. skall spärrtid – som utgör hinder mot att utfärda nytt körkort etc. – på lägst en månad och högst tre år bestämmas.

Några gränsvärden för narkotikakoncentration i kroppen motsvarande gränsvärdena i fråga om alkoholkoncentration i blodet finns inte. Forsknings- och utredningsverksamhet härom pågår emellertid. Det kan i detta sammanhang nämnas att statens väg- och trafikinstitut (VTI) i mars i år anordnade ett seminarium om läkemedel och trafik, varvid bl. a. frågan om metoder för bestämning av drogs substanser i kroppen behandlades.

Mot bakgrund av den lämnade redogörelsen bör det här aktuella motionsyrkandet inte föranleda någon åtgärd av riksdagen. Det avstyrks sålunda.

Utskottet vill i detta sammanhang erinra om att utredaren med uppdrag att göra en översyn av vissa körkortsfrågor bl. a. skall undersöka förutsättningarna och formerna för omedelbara körkortsingripanden mot förare som inte följer väsentliga trafikregler. För närvarande förflyter ofta lång tid mellan en trafikförseelse och körkortsingripandet.

3.4 Traktorkort för 15-åringar

Enligt 4 § första stycket KKL får traktor som är försedd med gummihjul eller motorredskap föras på väg endast av den som har körkort eller traktorkort. Som nämnts i det föregående gäller enligt 29 § KKL att traktorkort får utfärdas endast för den som har fyllt 16 år eller, om särskilda skäl föreligger, för den som har fyllt 15 år. Fråga om utfärdande av traktorkort prövas enligt 54 § KKF av länsstyrelsen.

I motion 1985/86:T405 (m) erinras om att det har förutsatts att villkoret för att en 15-åring skall få traktorkort skall vara att sökanden är en lantbrukarson eller -dotter som behöver traktorkortet för att hjälpa till på föräldragården. Motionären anser emellertid att en sådan begränsning av de 15-åringar som kan få traktorkort är orimlig. Han pekar på att barn till exempelvis en åkare kan behöva traktorkort för att kunna få föra en lastmaskin som har klassats som traktor. Motionären begär att 29 § KKL skall ändras så att länsstyrelse får möjlighet att utfärda traktorkort till 15-åringar med yrkesutövande föräldrar, vilka har behov av medhjälpare med traktorkort, utan att föräldrarnas tillhörighet till ett visst yrke spelar in vid bedömningen.

Utskottet redovisade med anledning av ett likartat motionsyrkande i betänkande TU 1985/86:1 (s. 14) förarbetena till bestämmelsen om att traktorkort får utfärdas till den som fyllt 15 år om särskilda skäl föreligger. Bestämmelsen har sitt ursprung i 1951 års vägtrafikförordning. Vid tillkoms-

ten av bestämmelsen förutsattes det att hemmavarande barn till jordbrukare skulle kunna ifrågakomma till traktorkort med stöd av bestämmelsen men att den skulle tillämpas restriktivt.

Utskottet anser – i överensstämmelse med den mening utskottet framförde i ovannämnda betänkande – att möjligheten för 15-åringar att erhålla traktorkort inte skall utsträckas utöver vad som sålunda har förutsatts. Utskottet avstyrker således motionen.

4 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.

Åtgärder i syfte att reducera antalet vägmärken vid vägar och gator begärs i två motioner.

I motion 1985/86:T209 (m) anförs bl. a. att skyltningen vid vägarna har flera brister. På flera starkt trafikerade sträckor är det enligt motionärerna på grund av att antalet vägmärken är alltför stort på alltför korta sträckor t. ex. svårt att få en klar överblick. Motionärerna begär att vägmärkningen skall ses över med målsättning bl. a. att reducera antalet vägmärken, öka tydligheten och anpassa den svenska vägsyltningen till internationell praxis.

I motion 1985/86:T421 (fp) 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 och att klarlägga om vissa skyltar verkligen är nödvändiga.

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 i fjol utredningsprojektet Färre vägmärken. Utredningsarbetet har inletts med en inventering av vägmärkesbeståndet i några kommuner som representerar olika kommuntyper. En sammanställning av uppgifter från inventeringen beräknas komma att framläggas under innevarande år. Förslag grundade på inventeringen och överväganden kring densamma kommer senare att presenteras.

Utskottet vill understryka angelägenheten av att möjligheterna till förenklingar av vägutmärkningsystemet tillvaratas. Det påbörjade utredningsarbetet torde emellertid kunna tillgodose önskemålen i motionerna om en översyn av vägmärkningen i syfte att reducera antalet vägmärken m. m., varför motionsyrkandena härom torde kunna lämnas utan åtgärd av riksdagen.

Det i motion 1985/86:T421 (fp) 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. 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 i fjol – 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 motion 1985/86:T241 (fp) om åtgärder för att bestämmelser för den lokala trafikregleringen skall bli mer enhetliga och förenklade. Även yrkandet härom i motionen torde kunna lämnas utan åtgärd av riksdagen.

5 Övriga trafiksäkerhetsfrågor

5.1 Undersökning av samband mellan alkoholbruk hos unga bilförare och trafikolyckor

I motion 1985/86:T384 (vpk) anförts bl. a. att man i Finland har funnit att nästan hälften av de bilförare som har druckit alkohol och som har varit delaktiga i olyckor som har lett till personskador har varit i åldrarna 15–24 år. Motionärerna frågar sig om alkoholbruk hos unga kan vara en av de bidragande orsakerna till den kraftigt ökade olycksfrekvensen år 1985 i vårt land och begär forskning och analys kring frågan om samband mellan ungdom, alkohol och trafik.

Under år 1985 polisrapporterades, som nämnts i det föregående, 15 929 vägtrafikolyckor med personskada vilket innebar en minskning av antalet olyckor jämfört med år 1984.

Den åldersgrupp som utvisade den största förändringen i antalet dödade och skadade trafikanter var personer i åldrarna 15–17 år (– 14 %).

Uppgifter föreligger inte om antalet misstänkt alkoholpåverkade trafikanter som var delaktiga i allvarliga vägtrafikolyckor under år 1985. Sådana

uppgifter finns emellertid för åren 1977–1984 i skriften *Alkohol & trafik*, som TSV har gett ut i år och som innehåller statistik och sammanfattningar av undersökningar i fråga om alkoholens roll i trafikolyckorna. Skriften är avsedd att tjäna som underlag för lärare och handledare som vill informera om trafikolyckor där alkohol spelar en huvudroll.

Av en sammanställning i skriften (s. 7) framgår att antalet misstänkt alkoholpåverkade trafikanter, som hade varit delaktiga i vägtrafikolyckor med dödlig utgång under åren 1977–1984, uppgick till 745. Bland bilförarna var andelen personer i åldrarna 15–24 år ca 39 %, bland motorcykelförarna ca 69 %, bland mopedförarna ca 46 %, bland cyklisterna ca 3 % och bland de gående ca 33 %.

För att motverka att trafikolyckor inträffar som orsakas av alkoholpåverkade trafikanter arbetar samhället med olika medel såsom lagstiftning, trafikövervakning samt information om lagstiftningen och om alkoholens inverkan på människans prestationsförmåga. Denna information ges på många sätt och till olika grupper i samhället. Elever i grundskolan och gymnasiet informeras av myndigheter och av frivilliga organisationer. I trafikskolor och för dem som fullgör värnpliktstjänstgöring bedrivs informationsverksamhet. Information till allmänheten sprids genom trycksaker och annonser, genom Anslagstavlan i TV och på annat sätt.

Om TSV:s och NTF:s informationsverksamhet m. m. kan särskilt följande nämnas.

I TSV:s till regeringen överlämnade trafiksäkerhetsprogram 1986 framhålls också trafiknykterhet som ett väsentligt problemområde för verksamheten i TSV:s råd för samordning och planering.

NTF skall enligt sin verksamhetsplan för åren 1986–1988 bedriva en särskild informationskampanj under dessa år kring frågor om trafiknykterhet.

Mot bakgrund av den lämnade redogörelsen finns det anledning räkna med att TSV, NTF och skolan m. fl. kommer att låta frågorna kring de unga, alkohol och trafik ha framträdande plats i trafiksäkerhetsarbetet. Härigenom tillgodoses syftet med motionen som därför kan lämnas utan åtgärd.

5.2 Undersökningar om orsaker till trafikolyckor

I motion 1985/86:T222 (s) begärs undersökningar om orsaker till trafikolyckor och om möjligheterna att begränsa orsakerna, varvid Kopparbergs län föreslås vara undersöknings- och försöksområde. Motionärerna framhåller att det i länet finns särskilda förutsättningar att studera trafiksäkerhetsfrågor genom att länet som turistområde vintertid besöks av bilister som är ovana vid vinterförhållanden, genom att en omfattande pendling till och från arbetsplatser förekommer samt genom att många tunga godstransporter sker på vägarna.

TSV har hos statens väg- och trafikinstitut (VTI) beställt en utredning som avses ge en förklaringsmodell för trafikolyckor. Ett pilotprojekt inom utredningen skall avse delar av en av Europavägarna (E4), och därvid skall olycks- och skaderisker för olika vägstandardklasser och för olika årstider

utredas. Utredningsarbetet beräknas pågå under åren 1986 och 1987. Utredningen tillgodoser enligt utskottets mening syftet med motionen. Den bör därför inte föranleda någon åtgärd av riksdagen och avstyrks följaktligen.

TU 1986/87:1

5.3 Vägutbyggnadernas betydelse för en god miljö

I motion 1985/86:T398 (s) framhålls angelägenheten av en hög takt i utbyggnaden och förbättringen av vägnätet. Dessa insatser ger, anför motionärerna, en mycket god trafikekonomisk avkastning och bidrar effektivt till färre olyckor. Rätt insatta och utförda åtgärder ger också, anför motionärerna vidare, positiva miljöeffekter. Motionärerna begär att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som sálunda anförts i motionen om vägutbyggnadernas betydelse för en i vid mening god miljö.

De miljöfrågor beträffande vägarna som har tagits upp i motionen – vars övriga yrkanden utskottet har behandlat i det föregående – är frågor om trafikmiljön från säkerhetssynpunkt och frågor om negativa effekter på omgivningen från bilavgaser.

När det gäller den förstnämnda miljöaspekten vill utskottet erinra om att ett av vägverkets delmål i fråga om väghållningen är att verkets åtgärder skall medverka till en förbättrad trafikmiljö.

När det gäller den sistnämnda miljöaspekten vill utskottet erinra om att jordbruksutskottet i ovannämnda ärende om skärpta avgasreningskrav för personbilar, m. m. uttalade att miljöaspekterna måste särskilt beaktas i det arbete med vägplaner för tiden fram till år 1997 vilka vägverket stod i begrepp att påbörja (JoU 1985/86:11 s. 10).

Av det anförda framgår att syftet med motionsyrkandet är tillgodosett. Det bör därför inte föranleda någon åtgärd av riksdagen och avstyrks följaktligen.

5.4 Hänsyn till det internationella samarbetet vid lagstiftning på trafikområdet

I motion 1985/86:T387 (fp) begärs även att större hänsyn till det internationella samarbetet för harmonisering av regler om trafik, fordon och vägmärken skall tas vid stiftandet av våra lagar m. m. om trafik etc. I motionen framhålls bl. a. betydelsen för fordonen och trafikanterna av att olika länders bestämmelser är ensartade.

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 nämnas bl. a. följande härom.

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. I början av 1970-talet 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 Nordiska kommittén för vägtrafiklagstiftning (NKV) bli ett av NTR:s permanenta samarbetsorgan.

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 betänkandet (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 harmonisering mellan de olika lagstiftningarna än som följer av internationella överenskommelser m. m.

Motionsyrkandet bör mot bakgrund av den ovan lämnade redogörelsen inte föranleda någon åtgärd av riksdagen och avstyrks följaktligen.

6 Hemställan

Utskottet hemställer

Vägtrafikfrågor m. m.

1. beträffande *förbudet att gå mot rött ljus*
att riksdagen lämnar motion 1985/86:T385 (c) utan åtgärd,
2. beträffande *100 km/tim som högsta tillåtna hastighet*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T218 (vpk) yrkande 1,
3. beträffande *viss översyn av hastighetsgränserna*
att riksdagen lämnar motionerna 1985/86:T209 (m) yrkande 5 och 1985/86:T424 (m) yrkande 7 i denna del utan åtgärd,
4. beträffande *miljömässiga effekter av sänkta hastighetsgränser*
m. m.
att riksdagen lämnar motion 1985/86:T398 (s) yrkandena 2 och 3 utan åtgärd,

5. beträffande *åtgärder mot hastighetsöverträdelser*
att riksdagen med anledning av motionerna 1985/86:T209 (m) yrkandena 6 och 7, 1985/86:T398 (s) yrkande 1 och 1985/86:T424 (m) yrkande 7 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

6. beträffande *bilbälten i skolskjutsar*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T252 (c),

7. beträffande *bilbältesplikt för barn, m. m.*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T228 (fp) och 1985/86:T387 (fp) yrkande 3,

Fordonsfrågor m. m.

8. beträffande *förslag om en "ungdomsbil"*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T209 (m) yrkande 11,

9. beträffande *stänkskydd på personbilar*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T251 (s),

10. beträffande *kravet på strålkastar rengörare*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T386 (m),

11. beträffande *kontrollbesiktningintervall för ambulanser och brandfordon*

att riksdagen lämnar motion 1985/86:T253 (m) utan åtgärd.

12. beträffande *kontrollbesiktningintervall för personbilar i allmänhet m. fl. fordon*

att riksdagen lämnar motionerna 1985/86:T209 (m) yrkande 4, 1985/86:T387 (fp) yrkande 4 och 1985/86:T424 (m) yrkande 7 i denna del utan åtgärd,

13. beträffande *avgift för kontrollbesiktning i vissa fall*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T314 (m),

Körkortsförändringar

14. beträffande *åldersgräns för förande av moped*
att riksdagen lämnar motion 1985/86:T266 (s) utan åtgärd,

15. beträffande *körkort på prov*
att riksdagen lämnar motionerna 1985/86:T270 (s), 1985/86:T333 (c, fp) yrkande 1 och 1985/86:T388 (c) utan åtgärd,

16. beträffande *minskning av olycksriskerna för unga motorfordonsförare*

att riksdagen lämnar motion 1985/86:T387 (fp) yrkande 1 utan åtgärd,

17. beträffande *återkallelse av körkort m. m. för narkotikamissbrukare*

att riksdagen avslår motion 1985/86:T256 (c) yrkande 1,

18. beträffande *traktorkort för 15-åringar*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T405 (m),

19. beträffande *översyn av vägutmärkningen*
att riksdagen lämnar motionerna 1985/86:T209 (m) yrkande 10 och
1985/86:T421 (fp) yrkande 1 utan åtgärd.

20. beträffande *förenkling m. m. av lokala trafikföreskrifter*
att riksdagen lämnar motion 1985/86:T421 (fp) yrkande 2 utan åtgärd.

Övriga trafiksäkerhetsfrågor

21. beträffande *samband mellan ungdom, alkoholbruk och trafikolyckor*

att riksdagen lämnar motion 1985/86:T384 (vpk) utan åtgärd.

22. beträffande *undersökningar om orsaker till trafikolyckor*

att riksdagen avslår motion 1985/86:T222 (s).

23. beträffande *vägutbyggnadernas betydelse för en god miljö*

att riksdagen avslår motion 1985/86:T398 (s) yrkande 4.

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

att riksdagen avslår motion 1985/86:T387 (fp) yrkande 2.

Stockholm den 3 oktober 1986

På trafikutskottets vägnar

Kurt Hugosson

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Margit Sandéhn (s), Hugo Bergdahl (fp), Sten-Ove Sundström (s), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Rune Thorén (c), Per-Richard Molén (m), Lisbet Calner (s), Viola Claesson (vpk) och Jan Sandberg (m).

1. 100 km/tim som högsta tillåtna hastighet (mom. 2)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Mot bakgrund av de" och slutar med "motionsyrkandet härom" bort ersättas med text av följande lydelse:

De uppgifter som trafiksäkerhetsutredningen lämnade och de erfarenheter som har vunnits under årens lopp visar att hastighetsbegränsningar är ett verksamt medel att förebygga olyckor i trafiken. Höga hastigheter leder vidare till ökning av kväveoxidutsläppen. Det står sålunda enligt utskottets mening klart att en högre hastighet än i princip 100 km/tim. inte bör vara tillåten. Såsom föreslås i motion 1985/86:T218 (vpk) bör hastighetsgränsen fastställas till högst 100 km/tim., och högre hastighet bör kunna medges endast i undantagsfall.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionen i här aktuell del bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande 100 km/tim. som högsta tillåtna hastighet
att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T218 (vpk) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

2. Viss översyn av hastighetsgränserna (mom. 3 – motiveringen)

– under förutsättning av bifall till reservation nr 1 –

Viola Claesson (vpk) anser

att det stycke i utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "så sker" bort ersättas med text av följande lydelse:

De av TSV påbörjade översynerna m. m. torde tillgodose syftet med de här aktuella förslagen i motionerna 1985/86:T209 (m) och 1985/86:T424 (m), varför hithörande motionsyrkanden kan lämnas utan åtgärd av riksdagen. I överensstämmelse med vad utskottet förordat i det föregående förutsätter utskottet att översynsarbetet m. m. leder till att 100 km/tim. blir i princip högsta tillåtna hastighet.

3. Åtgärder mot hastighetsöverträdelser (mom. 5)

Rolf Clarkson, Per-Richard Molén och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "I TSV:s" och slutar med "till känna" bort ersättas med text av följande lydelse:

I TSV:s ovannämnda trafiksäkerhetsprogram 1986 framhålls bl. a. (s. 42) att beräkningar som statens väg- och trafikinstitut (VTI) har gjort visar att om man kunde minska andelen hastighetsöverträdelser till 10 % skulle ca 150 människoliv kunna sparas årligen. Ungefär hälften av dagens trafik går med hastigheter över de tillåtna, och hastighetsöverskridandena är 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 har gjort har medelhastigheterna årligen ökat. Under 1970-talet var den genomsnittliga hastighetsökningen omkring 0,3 km/tim. per år. Under åren 1980–1985 har hastighetsökningen emellertid fördubblats till omkring 0,6 km/tim. per år. Många som i år har varit ute på vägarna torde också ha iakttagit att hastighetsöverträdelser har blivit allt vanligare. Utskottet konstaterar att resurserna för övervakning av att föreskrifterna om parkering följs har ökat under senare år, medan hastighetsövervakningen på våra gator och vägar snarare synes ha minskat.

Den negativa utvecklingen i fråga om hastighetsöverträdelser måste nu stoppas och fås att vända. Trafikanterna måste förmås att respektera gällande hastighetsgränser.

I detta syfte bör hastighetsövervakningen på vägarna förstärkas.

Vidare bör man 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 bötesbeloppen på ett kännbart sätt höjs progressivt alltefter omfattningen av hastighetsöverträdelserna såsom föreslås i motionerna 1985/86:T209 (m) och 1985/86:T424 (m) vill utskottet förorda.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av här aktuella yrkanden i nämnda motioner och motion 1985/86:T398 (s) bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *åtgärder mot hastighetsöverträdelser*

att riksdagen med anledning av motion 1985/86:T398 (s) yrkande 1 samt med bifall till motion 1985/86:T209 (m) yrkandena 6 och 7 och motion 1985/86:T424 (m) yrkande 7 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

4. Bilbältesplikt för barn, m. m. (mom. 7)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 14 som börjar med ”I avvaktan” och slutar med ”avstyrks således” bort ersättas med text av följande lydelse:

Under färd i bil utan att bilbälten eller motsvarande skyddsanordningar används löper barn större risk att skadas vid häftiga inbromsningar e. d. än vuxna. Barnen borde därför ha omfattats av bilbältesplikt redan fr. o. m. den 1 juli i år i samband med att bilbältesplikten utökades för vuxna till att även avse baksäte.

Senast fr. o. m. den 1 januari 1987 bör emellertid skyldighet för barn att använda bilbälte eller motsvarande skyddsanordning under färd i bil gälla. Då ett bilbältesobligatorium i vissa fall skulle innebära vissa praktiska problem – exempelvis för familjer med fyra eller fler barn – bör undantag från

bilbältesplikten kunna få föreskrivas av TSV.

TU 1986/87:1

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av förslagen i motionerna 1985/86:T228 (fp) och 1985/86:T387 (fp) bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *bilbältesplikt för barn, m. m.*

att riksdagen med bifall till motionerna 1985/86:T228 (fp) och 1985/86:T387 (fp) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

5. Förslag om en "ungdomsbil" (mom. 8)

Rolf Clarkson, Per-Richard Molén och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 15 som börjar med "Frågor om" och slutar med "utskottet motionsyrkandet" bort ersättas med text av följande lydelse:

Som påpekas i motionen förorsakar de nuvarande "ungdomsbilarna" – epatraktorerna och A-traktorerna – lätt trafikköer och trafikstockningar på vägarna, då de inte får framföras med högre hastighet än 30 km/tim. Denna olägenhet skulle vara mindre om de unga hade tillgång till ett med dessa fordon likartat fordon, som får framföras med högre hastighet.

I överensstämmelse med vad som begärs i motionen bör därför regeringen låta undersöka möjligheterna att skapa en särskild klass för en "ungdomsbil", som bör få vara byggd enligt samma principer som gäller för A-traktorer men som bör få föras med en högsta hastighet av 40 eller 50 km/tim. För att få föra "ungdomsbilen" bör ställas krav motsvarande dem som gäller för att få föra en vanlig bil, dvs. godkända teori- och körprov.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av här aktuellt motionsyrkande bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *förslag om en "ungdomsbil"*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T209 (m) yrkande 11 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

6. Traktorkort för 15-åringar (mom. 18)

Rolf Clarkson, Per-Richard Molén och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 23 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "således motionen" bort ersättas med text av följande lydelse:

När den här aktuella bestämmelsen kom till fanns det inte så många olika slag av motorredskap som det finns i dag, och motorredskapen var inte heller så vanligt förekommande som de numera är. Enligt utskottets mening finns det – när det gäller möjligheterna för 15-åriga barn att hjälpa till med körning – i dag inte anledning till att det skall föreligga en skillnad mellan jordbrukarhushåll som använder traktor och hushåll i vilka man utövar

annan näringsverksamhet och härför använder traktor eller motorredskap. Möjlighet bör sålunda öppnas för att traktorkort utfärdas även till 15-åriga barn till föräldrar, som inte är jordbrukare men som har behov av medhjälpare med traktorkort. Förslag om erforderlig ändring i KKL bör därför föreläggas riksdagen.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionen bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 18 bort ha följande lydelse:

18. beträffande *traktorkort för 15-åringar*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T405 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

Särskilt yttrande

Miljömässiga effekter av sänkta hastighetsgränser m. m. (mom. 4)

Rolf Clarkson, Per-Richard Molén och Jan Sandberg (alla m) anför:

Det kan starkt sättas i fråga om det verkligen är så att ökade hastigheter hos fordon är den främsta anledningen till ökning av luftföroreningar och utsläpp vid gator och vägar. Där fordonsköer uppstår och där fordonen därför förs med låga hastigheter kan höga halter av föroreningar konstateras. Där vidare trafiken inte kan flyta jämnt utan inbromsningar följda av accelerationer förekommer ökar också luftföroreningarna och utsläppen. Den enskilde bilistens körsätt kan vidare ha betydelse i sammanhanget. Undersökningar har för övrigt visat att avgaserna från bilar, som uppfyller de krav på avgasrening som kommer att gälla fr. o. m. 1989 års modeller, har mycket låga värden av koloxid, kolväte och kväveoxid. Körhastighetens eventuella betydelse för förekomsten av luftföroreningar och utsläpp minskar därmed.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

TU 1986/87:1

Sammanfattning	1
Motionerna	1
Utskottet	4
<i>1 Vägtrafikfrågor m. m.</i>	6
1.1 Förbudet att gå mot rött ljus	6
1.2 Hastighetsgränser för fordon	7
1.3 Åtgärder mot hastighetsöverträdelser	9
1.4 Utrustning med och användning av bilbälten för barn	13
<i>2 Fordonsfrågor m. m.</i>	14
2.1 Villkor för trafik med en "ungdomsbil"	14
2.2 Stänkskydd på personbilar	16
2.3 Upphävande av kravet på strålkastar rengörare på personbil	16
2.4 Kontrollbesiktningens intervall för ambulanser och brandfordon	17
2.5 Kontrollbesiktningens intervall för personbilar m. fl. fordon	18
2.6 Avgift för kontrollbesiktning i vissa fall	19
<i>3 Körkortsfrågor</i>	20
3.1 Åldersgräns för förande av moped	20
3.2 Körkort på prov, m. m.	20
3.3 Återkallelse av körkort m. m. för narkotikamissbrukare	21
3.4 Traktorkort för 15-åringar	22
<i>4 Vägmärkesfrågor</i>	23
<i>5 Övriga trafiksäkerhetsfrågor</i>	24
5.1 Undersökning av samband mellan alkoholbruk hos unga bilförare och trafikolyckor	24
5.2 Undersökningar om orsaker till trafikolyckor	25
5.3 Vägutbyggnadernas betydelse för en god miljö	26
5.4 Hänsyn till det internationella samarbetet vid lagstiftning på trafikområdet	26
<i>6 Hemställen</i>	27
Reservationer	30
Särskilt yttrande	33