Trafikutskottets betänkande

1983/84:1

om trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m. m.

Motionerna

I motion 1982/83:209 av Ingvar Johnsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär utredning om möjligheterna att förse standardcykel med eldriven hjälpmotor.

I motion 1982/83:297 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 6), att riksdagen beslutar införa särskilt förarprov för tung motorcykel.

I motion 1982/83:392 av Per-Olof Strindberg (m) yrkas att riksdagen beslutar att ändra 87 § i VTK i enlighet med vad som i motionen anförs.

I motion 1982/83:612 av Rune Jonsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära sådana ändringar i bestämmelserna om registrering av bil som anförs i motionen.

I motion 1982/83:614 av Marianne Karlsson (c) yrkas att riksdagen begär att regeringen i enlighet med motionen utreder införande av en lag som ålägger kommunerna att informera felparkerare om de trafikförordningar som de brutit mot.

I motion 1982/83:625 av Allan Åkerlind (m) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om förbud mot anläggande av väggupp.

I motion 1982/83:982 av Gullan Lindblad och Wiggo Komstedt (båda m) yrkas att riksdagen uttalar sig för att helgförbudet mot trafik med tyngre lastfordon helt slopas eller åtminstone slopas på försök under ett antal år och att studierna av trafikolyckorna fortsätter.

I motion 1982/83:1397 av Elis Andersson m. fl. (c) yrkas att riksdagen beslutar att fyrpunktsbälten i tävlingsbilar godkänns som säkerhetsbälten när de används i allmän trafik.

I motion 1982/83:1398 av Kerstin Andersson (c) och Elver Jonsson (fp) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller att trafiksäkerhetsverket snarast utfärdar enklare regler för användning av cykel med hjälpmotor.

I motion 1982/83:1403 av Inge Carlsson (s) yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära en översyn av tjänsteviktsgränsen för sidovagnsekipage i enlighet med vad som i motionen anförs.

I motion 1982/83:1409 av Kerstin Ekman och Elver Jonsson (båda fp) yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära åtgärder för utfärdande av säkerhetsföreskrifter avseende guidestolar i bussarna.

I motion 1982/83:1424 av Sten Sture Paterson (m) yrkas

1. att riksdagen beslutar ändra 39 § st. 3 körkortslagen genom införande av följande komplettering: "om länsstyrelsen finner – – – får länsstyrelsen höra socialnämnden, *skyddskonsulenten, hem för vård eller boende med offentlig huvudman och läkare* om sådant yttrande har betydelse för ärendets avgörande.",

2. att riksdagen hos regeringen begär att följande ändringar införs i körkortsförordningen:

a) *11 § st. 2 KF.* Före texten: "Utredningen skall innehålla ett yttrande från – – –" införs: "Uppgifter om nykterhetsförhållanden skall alltid infordras av socialnämnden.",

b) *87 § a) KF.* Följande tillförs: "Om en socialnämnd, skyddskonsulent eller ett hem för vård eller boende med offentlig huvudman i sin verksamhet finner anledning anta att någon som har ett körkort, körkortstillstånd eller traktorkort inte uppfyller de förutsättningar som gäller för att få det, skall detta anmälas till länsstyrelsen.",

c) *88 § KF* får en ändrad skrivning enligt följande: "Om en läkare vid undersökning finner anledning anta att en körkortshavare inte uppfyller de förutsättningar om pålitlighet i nykterhetshänseende som gäller för sådant innehav eller av medicinska skäl som inte sammanhänger med drogberoende anses vara uppenbart olämplig att inneha körkort skall läkaren anmäla det till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet. Innan någon anmälan göres skall läkaren underrätta körkortshavaren."

I motion 1982/83:1433 av Alf Wennerfors (m) yrkas att riksdagen upphäver 75 § st. 2 i vägtrafikkungörelsen.

I motion 1982/83:1436 av Allan Åkerlind (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att alla generella hastighetsbegränsningar som visar mer än 50 km i timmen som högsta tillåtna hastighet och på vägar utanför tätorter skall omvandlas till rekommenderade hastigheter.

I motion 1982/83:1437 av Allan Åkerlind (m) yrkas

1. att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder syftande till att lokala trafikföreskrifter kan tillhandahållas den enskilde i lättöverskådligt skick och till ett rimligt pris,

2. att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder syftande till att lokala trafikföreskrifter samordnas kommunerna emellan i största möjliga utsträckning.

I motion 1982/83:1936 av Sture Ericson och Per Olof Håkansson (båda s) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om förslag om att körkort för motorcykel kan förvärvas av den som fyllt 18 år samt att sådan körkortshavare dock inte får köra tung motorcykel förrän han/hon fyllt 20 år.

I motion 1982/83:1941 av Jan Fransson (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att åtgärder vidtas för en bättre varningsmarkering för övrig trafik av fordon m. m. som nu är undantagna i 107 § VTK.

I motion 1982/83:1942 av Olle Grahn (fp) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen redovisats och föreslagits i trafiksäkerhetsfrämjande syfte.

I motion 1982/83:1943 av Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om enkel registrering av moped att tjäna som riktlinjer i uppdraget till trafiksäkerhetsverket att utarbeta förslag till mopedskylt.

I motion 1982/83:1949 av Elver Jonsson (fp) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om införande av samma regler för brandmännen som nu gäller för läkare m. fl.

I motion 1982/83:1955 av Oskar Lindkvist och Lars Ulander (båda s) yrkas att riksdagen begär att regeringen utreder frågan om möjligheten att klassa bärgningsbilar med tjänstevikt över 10,5 ton som utryckningsfordon.

I motion 1982/83:1956 av Maj-Lis Lööw (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett speciellt trafikmärke bör inrättas för fartnedsättande valkar samt att föreskrifter för förvarning och utmärkning av valkarna skall utfärdas.

I motion 1982/83:2201 av Göran Persson och Margot Wallström (båda s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1982/83:2199 (s) anförs angående lag om användande av bilbälte i baksäte.

Yttrande

Över motion 1982/83:1424 (m) har yttrande avgivits av socialutskottet (SoU 1983/84:1 y). Se *bilaga* till detta betänkande.

Utskottet

Utskottet vill inledningsvis framhålla att samtliga motionsyrkanden som behandlas i detta betänkande väcktes under den allmänna motionstiden vid 1982/83 års riksmöte, dvs. redan i januari 1983. Förkortningarna VTK och FDK i det följande betecknar vägtrafikkungörelsen (1972:603) resp. fordonskungörelsen (1972:595). Med "trafiksäkerhetspropositionen" avses proposition 1981/82:81 om riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m. m.

1 Körkorts- och utbildningsfrågor

I motionerna 1982/83:297 (c) och 1982/83:1936 (s) behandlas frågor om behörighet att föra lätt resp. tung motorcykel.

Nuvarande regler innebär att körkort för motorcykel kan förvärvas av den som fyllt 16 år. Körkortshavaren får dock inte föra tung motorcykel förrän han fyllt 18 år. En tung motorcykel har en motor vars slagvolym överstiger 125 kubikcentimeter. Om slagvolymen understiger 125 kubikcentimeter är det fråga om en lätt motorcykel.

Enligt den förstnämnda motionen bör de gällande reglerna ändras så att ett *särskilt förarprov* skall krävas *för behörighet att föra tung motorcykel*. Enligt den sistnämnda motionen bör *dels körkortsåldern för motorcykel* höjas från nuvarande 16 år till 18 år, *dels behörighetsåldern för tung motorcykel* höjas från nuvarande 18 år till 20 år.

I båda motionerna framhålls att motorcyklisterna utgör den mest olycksdrabbade trafikantgruppen.

I motion 1982/83:297 (c) betonas särskilt behovet av utbildning inför övergången från lätt till tung motorcykel. Denna utbildning bör – framhåller motionärerna – ombesörjas av de frivilliga motorcykelorganisationerna. För att motverka att ojämnhet i utbildningen därvid uppkommer bör ett särskilt förarprov införas.

Även i motion 1982/83:1936 (s) erinras om behovet av att förbättra utbildningen. Den främsta förklaringen till motorcykelolyckorna är dock enligt motionärerna motorcyklisternas ungdom. En höjning av åldersgränserna på sätt som föreslås i motionen skulle medföra avsevärt färre olyckor.

I proposition 1981/82:81 om riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m. m. föreslog regeringen bl. a. att ett särskilt förarprov skulle införas för behörigheten att föra tung motorcykel samt att behörighetsåldern för förande av *vissa* tunga motorcyklar – som har motorer med en slagvolym på 500 à 600 kubikcentimeter – skulle bestämmas till 20 år.

I sina betänkanden TU 1981/82:19 och TU 1981/82:26 avstyrkte utskottet dessa båda regeringsförslag. Utskottet hade inte funnit någon statistik som visade ett samband mellan olycksfrekvens och motorcykelns storlek. Förbättrad grundutbildning och fortbildning syntes utskottet bättre ägnade än

regeringens förslag att öka motorcyklisternas trafiksäkerhet. Riksdagen biföll utskottets hemställan i de delar som nu är i fråga (rskr 1981/82:231).

Nu tillgängliga statistiska uppgifter visar att trafiksäkerheten har försämrats under de nio första månaderna innevarande år jämfört med motsvarande tid under år 1982. Under den tid som jämförelsen omfattar ökade sålunda det totala antalet dödade i trafiken från 460 till 488. Försämringen var särskilt påtaglig för motorcyklisterna och cyklisterna. Under jämförelsetiden ökade antalet omkomna vid motorcykelolyckor från 37 till 70 och vid cykelolyckor från 47 till 63. Av de 70 som dödades vid motorcykelolyckor var det 63 som färdades på tung motorcykel. Antalet för trafik registrerade motorcyklar har ökat från ca 85 900 år 1982 till f. n. ca 102 000.

Enligt vad utskottet erfarit har kommunikationsministern – mot bakgrund av den oroande utvecklingen – kallat berörda parter till överläggningar. I överläggningarna kommer att delta företrädare för rikspolisstyrelsen, trafiksäkerhetsverket, vägverket, statens väg- och trafikinstitut, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, skolöverstyrelsen, konsumentverket, Kommunförbundet, organisationer för motorcyklister och cyklister, Riksförbundet Hem och Skola m. fl.

Även utskottet ser allvarligt på den försämring av trafiksäkerheten som inträffat sedan fjolåret, då trafiksäkerhetsfrågorna senast ingående behandlades av riksdagen. Som utskottet tidigare framhållit måste en förbättrad grundutbildning och fortbildning tillmätas stor betydelse i arbetet på att öka trafiksäkerheten. Det är därför tillfredsställande att kommunikationsministern har kallat till de nämnda överläggningarna. Utskottet förutsätter att parterna därvid gemensamt kan finna en praktisk lösning på bl. a. utbildningsfrågan. Utskottet erinrar vidare om att riksdagen – med anledning av trafiksäkerhetspropositionen – som en första målsättning för det framtida trafiksäkerhetsarbetet har fastslagit att antalet dödade och skadade i trafiken fortlöpande skall minskas. Statsmakterna har sålunda att med största uppmärksamhet följa den fortsatta utvecklingen.

Om försämringen av trafiksäkerheten – trots förbättringar av utbildningen – visar sig vara av bestående natur, måste enligt utskottets mening ytterligare åtgärder övervägas. Av det anförda framgår att utskottet inte f. n. är berett att ompröva sin tidigare intagna ståndpunkt till frågan om att införa ett särskilt förarprov för behörighet att föra tung motorcykel. Yrkandet härom i motion 1982/83:297 (c) avstyrks därför.

Utskottet finner det inte motiverat att införa en ordning som skulle innebära att behörighetsåldern för att föra tung motorcykel blir högre än den som gäller för att föra bil. Motion 1982/83:1936 (s) avstyrks därför i denna del.

En höjning av behörighetsåldern för lätt motorcykel från 16 till 18 år skulle medföra att mopeder vore de enda motorfordon som kunde föras av ungdomar i denna åldersgrupp för resor i samband med arbete och

fritidsaktiviteter. En sådan förändring av nuvarande regler är utskottet – i avvaktan på resultatet av en förbättrad grundutbildning – inte berett att förorda. Med hänvisning till det anförda avstyrks sålunda motion 1982/83:1936 (s) även i nu berörd del.

I motion 1982/83:1424 (m) hävdas att *nykterhetsprövningen i körkortsärenden* är bristfällig och medför faror för trafiksäkerheten. Motionären begär att körkortslagstiftningen skall ändras i vissa angivna avseenden i syfte att skapa ett bättre underlag än f. n. för nykterhetsprövningen.

Motionären utgår i sin framställning från 7 § körkortslagen (1977:477). Enligt detta lagrum krävs för körkortstillstånd bl. a. att sökanden skall vara känd för ett nyktert levnadssätt. Av 16 § i lagen framgår att körkort kan återkallas bl. a. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende inte bör ha körkort.

Enligt motionären medför en ändring i 39 § körkortslagen – som trädde i kraft den 1 januari 1982 – och integritetsskyddet enligt annan lagstiftning svårigheter att utreda nykterhetsförhållanden av betydelse i körkortsärenden. Den övriga lagstiftning motionären avser är bl. a. socialtjänstlagen (1980:620), lagen (1981:1243) om vård av missbrukare i vissa fall (LVM) och sekretesslagen (1980:100).

Motionären framhåller att den rutinmässiga undersökningen av en körkortssökandes nykterhetsförhållanden numera endast omfattar kontroll huruvida sökanden under de senaste två åren omhändertagits med stöd av lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer (LOB). På grund av sekretessbestämmelserna står enligt motionären annan nykterhetsutredning inte att få, såvida inte körkortsmyndigheten finner anledning anta att sökanden på grund av sina nykterhetsförhållanden inte bör ha körkort. I sådant fall får körkortsmyndigheten – med stöd av det nämnda stadgandet i 39 § körkortslagen – höra socialnämnden, om nämndens yttrande har betydelse för ärendets avgörande.

Följden av nuvarande ordning blir – betonar motionären – att för socialnämnden väl kända drogmissbrukare, som inte omhändertagits enligt LOB, meddelas körkortstillstånd därför att nämnden inte får lämna ut andra uppgifter än sådana som avser LOB-omhändertaganden. Sekretessen bryts endast i de fall då körkortsmyndigheten, dvs. länsstyrelsen, får höra socialnämnden. Inte ens missbrukare – fortsätter motionären – som blir föremål för tvångsvård enligt LVM får länsstyrelsen kännedom om, såvida inte ett LOB-omhändertagande ger länsstyrelsen anledning och rätt att höra socialnämnden.

Motionären anför ytterligare exempel på vad han anser utgöra olägenheter med nuvarande ordning och yrkar, som nämnts, att körkortslagstiftningen ändras i vissa angivna avseenden. Sålunda begärs bl. a. att uppgifter om nykterhetsförhållandena alltid skall få infordras från socialnämnden samt att anmälningsskyldighet skall införas för bl. a. socialnämnden då den finner

anledning anta att den som har körkort inte uppfyller de förutsättningar som gäller för att få ett sådant.

De frågor som motionären behandlar är av mycket stor betydelse för trafiksäkerheten. Att de även har minst lika viktiga sociala aspekter framgår inte bara av det yttrande som socialutskottet har avgivit (se bilaga) utan också av motionen.

Nu gällande ordning för nykterhetsprövningen i körkortsärenden tillkom i samband med socialtjänstreformen, som trädde i kraft den 1 januari 1982. Därvid ägnades socialnämndens uppgiftsskyldighet i dessa ärenden en utförlig behandling. Socialutskottet framhöll vid behandlingen av den föreslagna socialtjänstlagen att de förslag som skulle läggas fram på körkortsområdet måste tillgodose trafiksäkerhetskraven (SoU 1979/80:44 s. 97).

Trafikutskottet har för sin del i samband med körkortsreformen (prop. 1975/76:155) understrukit att nykterhetsförhållandena särskilt måste uppmärksammas när det gäller prövningen av förare. Avkall på skötsamhet i nykterhetshänseende som ett krav för innehav av körkort får således inte göras, framhöll utskottet vidare i sitt betänkande TU 1975/76: 28. Utskottet vidhåller bestämt sin sålunda uttalade mening.

Socialutskottet framhåller i sitt yttrande att det är angeläget att körkortsmyndigheten får kännedom om i fall någon på grund av sina nykterhetsförhållanden är klart olämplig att köra bil. Nuvarande uppgiftsskyldighet måste emellertid – heter det vidare i yttrandet – anses tillräcklig, särskilt som den kompletteras av uppgifter i körkortsregistret om alla LOB-omhändertaganden.

Nuvarande uppgiftsskyldighet följer bl. a. av den av motionären åberopade bestämmelsen i körkortslagen – 39 § tredje stycket – jämförd med 7 kap. 4 § och 14 kap.1 § sekretesslagen. Innebörden är – som nämnts – att länsstyrelsen, om den finner anledning anta att någon inte bör ha körkort, får höra socialnämnden, om nämndens yttrande har betydelse för ett ärendes avgörande.

Trafikutskottet delar den i motionen uttalade uppfattningen att ifrågavarande bestämmelser kan försvåra en helt effektiv kontroll av t. ex. en körkortssökandes nykterhetsförhållanden. Nuvarande uppgiftsskyldighet får emellertid enligt utskottets mening ses som en t. v. godtagbar kompromiss mellan trafiksäkerhetsintresset och socialtjänstens inriktning på att stödja och hjälpa den enskilde. Samtidigt vill utskottet understryka vikten av att länsstyrelserna använder den möjlighet till effektiv kontroll som 39 § tredje stycket körkortslagen ger.

I samband med behandlingen av ifrågavarande motion har utskottet haft hearings med företrädare för rikspolisstyrelsen och trafiksäkerhetsverket. Härvid har bl. a. hävdats att informationen om körkortssökandes och körkortshavares nykterhetsförhållanden nu är sämre än förr. Bristerna skulle kunna avhjälpas – har det påpekats – om polismyndigheten och inte

länsstyrelsen fattar beslut i ärenden som gäller körkortstillstånd.

Utskottet är inte f. n. och i detta sammanhang berett att gå in på en prövning av det lämpliga i en sådan ändring av nuvarande ordning. Utskottet konstaterar emellertid att det enligt 11 § andra stycket körkortsförordningen (1977:722) åligger polismyndigheten att i samband med ansökan om körkortstillstånd göra en personutredning och en lämplighetsbedömning. Stadgandet ger sålunda polismyndigheten möjlighet att verkställa en utförligare utredning än att – såsom motionären menar i alltför stor utsträckning vara fallet – endast kontrollera huruvida vederbörande omhändertagits enligt LOB. Med den person- och lokalkännedom som polisen besitter är det enligt utskottets mening angeläget att den finner lämpliga former för att göra så utförliga personutredningar som möjligt. Vidare gäller enligt 11 § tredje stycket körkortsförordningen att länsstyrelsen själv eller genom polismyndigheten får föranstalta om ytterligare utredning. Därvid kan länsstyrelsen förelägga en körkortssökande att ge in ett läkarintyg.

Socialberedningen (1980:07) behandlar i sitt nyligen framlagda delbetänkande Erfarenheter av LVM och vissa andra socialtjänstfrågor (Ds S 1983:16) bl. a. socialnämndernas yttranden i körkortsfrågor. Utskottet förutsätter att behandlingen av nämnda betänkande leder till förnyade, allsidiga överväganden av de spörsmål som motionären aktualiserar.

Med hänvisning härtill och till vad utskottet i övrigt anfört synes motion 1982/83:1424 (m) f. n. böra lämnas utan någon riksdagens åtgärd.

I motion 1982/83:1942 (fp) yrkas under rubriken Mopedkort att en *obligatorisk mopedförarutbildning* snarast införs. Vidare framhålls att statsmakterna bör ge uppmuntran och *stöd åt ideella organisationers utbildning av motorcyklister*. I motionen erinras också om den *utbildning i första hjälpen vid trafikolyckor* som tillhandahålls av bl. a. Röda korset. Trafiksäkerhetsverket bör få i uppdrag att närmare informera allmänheten om möjligheterna att få del av ifrågavarande utbildning.

I trafiksäkerhetspropositionen föreslog regeringen att riksdagen skulle fatta ett principbeslut om att ådagalagd kompetens – dokumenterad genom ett mopedkort – skall vara en förutsättning för behörighet att föra moped. Kompetenskravet skulle emellertid endast avse dem som efter dettas införande fyllt 15 år. Det skulle vidare, till en början, bara gälla teoretiska kunskaper att förmedlas – och prövas – av skolan. Anledning till sistnämnda begränsning var – framhölls det i propositionen – att "en någorlunda rikstäckande mopedförarutbildning med såväl teori som praktik" ännu inte fanns att tillgå.

Utskottet avstyrkte regeringens förslag om mopedkort och framhöll att en förbättrad utbildning av mopedförare borde kunna ge ett större bidrag till ökad trafiksäkerhet. Riksdagen biföll utskottets hemställan (rskr 1981/82:231).

Efter riksdagsbehandlingen av ifrågavarande proposition uppdrog regeringen åt trafiksäkerhetsverket att i samverkan med skolöverstyrelsen, Svenska kommunförbundet, trafikskolornas organisationer och berörda frivilligorganisationer klarlägga lämpliga former för mopedförarutbildning. Inom ramen för uppdraget skulle verket kartlägga utbildningsbehovet och ta fram nödvändig vägledning för utbildningens genomförande m. m.

Genom det sålunda lämnade uppdraget synes riksdagens intentioner i fråga om utbildningen av mopedförare bli tillgodosedda. I avvaktan på resultatet av en förbättrad utbildning vidhåller utskottet sin inställning till frågan om införande av mopedkort. Utskottet kan sålunda inte f. n. förorda någon *obligatorisk* utbildning av mopedförare. Motion 1982/83:1942 (fp) avstyrks därför i denna del.

Inom ramen för det nordiska trafiksäkerhetsåret ges de frivilliga motorcykelorganisationerna stöd i form av bidrag och material för motorcykelkurser och fortbildning. Vidare informeras allmänheten om – och inbjuds till – Röda korsets kurser om första hjälpen. Sådan information lämnas också vid körkortsutbildningen.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet att motion 1982/83:1942 (fp) i nu berörda delar bör lämnas utan åtgärd.

2 Vissa mopedfrågor

I motionerna 1982/83:209 (s) och 1982/83:1398 (c, fp) uttalas önskemål om regler som gör det möjligt att kunna förse en *standardcykel med eldriven hjälpmotor* och använda den i trafik. Besiktning skulle enligt motionärerna inte behövas av hela fordonet utan endast av själva drivpaketet.

Bestämmelserna om cyklar och mopeder i fordonskungörelsen (FDK) baseras på regler i 1968 års Wienkonvention om vägtrafik. Sålunda definieras i FDK cykel som ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och ej är lekfordon. Om moped heter det i FDK att den inte får tas i bruk innan den godkänts vid individuell besiktning eller typbesiktning.

Sådan cykel med hjälpmotor som föresvävar motionärerna är sålunda definitionsmässigt inte en cykel. Den är inte heller en moped i FDK:s mening, såvida inte en besiktning av *hela* fordonet ger vid handen att det uppfyller de krav som i FDK ställs på en moped. Dessa krav är i vad avser t. ex. bromsutrustning, belysning och ljudsignalanordning strängare än motsvarande krav för cyklar. De strängare mopedkraven synes utskottet trafiksäkerhetsmässigt väl motiverade. Vidare torde man inte kunna ta för givet att alla cyklar – som kan komma i fråga – tål den belastning som en påhängsmotor utgör. Flera skäl talar sålunda för den helhetsbedömning som nuvarande besiktningsregler innebär och därmed mot en besiktning som, i enlighet med motionärernas önskan, begränsas till att omfatta endast drivpaketet.

I sammanhanget bör nämnas att mopeder fr. o. m. kommande årsskifte

kommer att indelas i två klasser. Den ena motsvarar de nuvarande mopederna. Den andra och nya klassen består av mopeder som väger högst 60 kg och har högst två växlar. Mopeder i den klassen behöver inte ha blinkers eller stopplykta. Genom denna nya mopedtyp tillgodoses i viss mån motionärernas önskemål om enklare och billigare mopeder.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionerna 1982/83:209 (s) och 1982/83:1398 (c, fp).

I motion 1982/83:1943 (fp) erinras om riksdagens beslut om *mopedregistrering* i anslutning till trafiksäkerhetspropositionen. Motionärerna är angelägna att registreringen inte skall medföra omotiverat och kostsamt krångel och byråkrati. Registerhållningsavgifter o. d. är enligt motionärerna obehövliga. Vidare framläggs synpunkter på registreringsskyltarnas utformning.

Regeringen uppdrog i juni 1982 åt trafiksäkerhetsverket att överväga vad som erfordras för att genomföra det nämnda riksdagsbeslutet. I uppdraget ingick att utreda bl. a. registreringsskyltarnas utformning samt kostnader och finansiering för genomförandet. Enkla lösningar skulle eftersträvas.

Enligt vad utskottet erfarit har verket numera redovisat sitt uppdrag. Verkets förslag, som f. n. prövas inom regeringskansliet, innebär bl. a. att en avgift på 55 kr. skall tas ut för registreringsskyltarna och att en årlig registerhållningsavgift skall utgå med 40 kr.

Utskottet finner det naturligt att kostnaderna för registrering av mopeder betalas av mopedägarna. Utskottet utgår vidare från att regeringen ser till att dess intentioner om enkla lösningar blir tillgodosedda. Någon riksdagens åtgärd synes motionen sålunda ej påkalla, varför den avstyrks.

3 Bilbälten och annan fordonsutrustning

I motion 1982/83:1397 (c) framhålls att fordonskungörelsens krav på upprullningsdon för säkerhetsbälten och trafiksäkerhetsverkets detaljbestämmelser härom medför att sådana s. k. *fyrpunktsbälten* som finns i t. ex. rallybilar inte godkänns, när dessa bilar används i allmän trafik. Detaljföreskrifterna innebär bl. a. krav på trepunktsbälten. Motionärerna utgår från att fyrpunktsbälten – som krävs i motorsportsammanhang – är säkrare än de vanliga, obligatoriska trepunktsbältena. Yrkandet är att riksdagen beslutar att fyrpunktsbälten i tävlingsbilar godkänns som säkerhetsbälten när de används i allmän trafik.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att nuvarande ordning synes förenad med onödiga olägenheter. Regeringen bör därför enligt utskottets mening undersöka möjligheterna att ändra bestämmelserna i enlighet med motionärernas önskemål.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

I motion 1982/83:2201 (s) yrkas att bestämmelser skall införas om *obligatorisk användning av bilbälte i baksätet*. Motionärerna framhåller att

omkring 80 % av den svenska bilparken har bilbälten i baksätet, men att dessa används i alltför liten omfattning. Vidare erinras om en beräkning som visar att en allmän användning av bilbältet i baksätet skulle minska antalet dödade i trafiken med fler än 150 personer per år.

Den i motionen aktualiserade frågan behandlades i trafiksäkerhetspropositionen. Föredragande departementschefen framhöll att nyttan av bilbälten i baksätet är ovedersäglig, men att de används i alltför liten omfattning. Användningen kunde ökas genom information. Så hade skett innan nuvarande bestämmelser om obligatorisk bältesanvändning i framsätet infördes. Erfarenheten talar sålunda – sades det i propositionen – för att frivillighet, sporrad av upplysning, bör prövas före obligatorisk användning.

Utskottet delade föredragandens uppfattning och underströk vikten av målmedveten information för att öka bältesanvändningen (TU 1981/82:19).

Utskottet är inte heller f. n. berett att förorda obligatorisk bältesanvändning i baksätet men vill ånyo betona det angelägna i att användningen stimuleras genom intensifierad information. Ökad bältesanvändning synes också kunna åstadkommas genom de initiativ som numera tagits av vissa försäkringsbolag. Dessa bolag erbjuder lägre premier eller andra förmåner för trafikförsäkringstagare som förbinder sig att säkerställa allmän bältesanvändning i det av försäkringen omfattade fordonet.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker motion 1982/83:2201 (s).

I motion 1982/83:1409 (fp) föreslås att *säkerhetsföreskrifter för guidestolar i bussar* skall utfärdas.

Enligt vad utskottet erfarit pågår inom trafiksäkerhetsverket en översyn av säkerhetsföreskrifterna för bussar. Utskottet utgår från att även ifrågavarande spörsmål – som också är en arbetsmiljöfråga och som sådan av intresse för de fackliga organisationerna – därvid uppmärksammas. Någon riksdagens åtgärd synes inte böra komma i fråga, varför motionen avstyrks.

I motion 1982/83:1941 (s) hänvisas till en bestämmelse i vägtrafikkungörelsen (VTK) om breda fordon. Bestämmelsen innebär att en traktor med påmonterat redskap eller utrustning på allmän väg får företa kortare färd till eller från en arbetsplats, "även om fordonets bredd, redskap eller utrustning inräknad, överstiger 260 centimeter". Stadgandet tillåter sålunda – framhåller motionären – att t. ex. en jordbrukstraktor med påmonterad kultivatorhuv (bredd 455 cm) kan framföras på allmän väg utan minsta varningsmarkering för annan trafik. Enligt motionären har flera olyckor inträffat med sådana fordon som omfattas av bestämmelsen. Åtgärder för en bättre varningsmarkering för övrig trafik bör därför snarast vidtas.

Enligt fordonskungörelsen skall en traktor vid färd på väg vara försedd med en skylt för markering av långsamtgående fordon. Trots sådan varningsmarkering kan naturligtvis olyckor inträffa vid ogynnsamma väg-, väderleks- och siktförhållanden, om berörda trafikanter underlåter att

"iakttaga den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna" (5 § VTK). Enligt 60 § i samma kungörelse får fordons hastighet aldrig vara högre än att föraren "kan stanna det på den del av den framförvarande körbanan som han kan överblicka och framför varje förutsebart hinder".

Om trafikanterna bemödar sig att alltid iaktta de angivna bestämmelserna skapas enligt utskottets mening de – näst ett förbud mot ifrågavarande traktortrafik – bästa garantierna mot trafikolyckor av det slag som behandlas i motionen. Möjligheterna att förbättra *varningsmarkeringen på breda långsamtgående fordon* bör dock uppmärksammas. Utskottet förutsätter att så sker genom berörda myndigheters försorg.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet motionen kunna lämnas utan någon riksdagens åtgärd.

I motion 1982/83:1403 (s) påpekas att nu gällande begränsning av totalvikten – högst 400 kg – för *motorcykel med sidovagn* utgör en trafiksäkerhetsrisk. Motionären erinrar om att motorcyklar på senare år har blivit allt tyngre. Resultatet av nuvarande regler blir – heter det i motionen – att en kombination av en tung motorcykel och en lätt sidovagn godkänns, medan en trafiksäkrare kombination – som har en totalvikt över 400 kg – inte godkänns.

En ändring av ifrågavarande bestämmelser förbereds – enligt vad utskottet erfarit – inom trafiksäkerhetsverket. Utskottet finner därför inte någon riksdagens åtgärd erforderlig.

I motion 1982/83:1942 (fp) framhålls att regeringen bör verka för att cyklar som saluförs är utrustade med fullständig *reflexutrustning*. Så sker – enligt vad utskottet erfarit – genom trafiksäkerhetsverkets försorg. Motionen kan sålunda i nu berörd del lämnas utan åtgärd.

I motion 1982/83:392 (m) hänvisas till en bestämmelse i vägtrafikkungörelsen enligt vilken en fordonsförare i vissa situationer skall "ge tecken med körriktningsvisare, om sådan föreskrivits för fordonet, och i annat fall genom att höja armen". Bestämmelsen tolkas så snävt – säger motionären – att förare av cyklar och mopeder skall ge tecken för ändrad körriktning genom att sträcka ut armen, eftersom det inte föreskrivits att cyklar och mopeder skall ha körriktningsvisare. Detta kan inte vara rimligt – heter det vidare i motionen – eftersom det numera finns väl fungerande *körriktningsvisare för cyklar*. Bestämmelsen bör därför ändras så att om körriktningsvisare ej föreskrivits tecken för ändrad körriktning skall ske med körriktningsvisare eller genom att föraren sträcker ut armen.

Enligt fordonskungörelsen skall mopeder vara försedda med körriktningsvisare. Fr. o. m. nästa årsskifte gäller dock inte detta krav för den enklare typ av mopeder som utskottet har beskrivit ovan i avsnitt 2 Vissa mopedfrågor. Körriktningsvisare för cyklar är enligt vad utskottet erfarit f. n. sparsamt

förekommande. Så länge detta förhållande råder torde medtrafikanterna liksom hittills utgå från att cyklister ger tecken för ändrad körriktning genom att sträcka ut armen. En ändring nu av bestämmelsen i enlighet med motionärens önskan skulle enligt utskottets mening kunna medföra risk för att tecken genom körriktningsvisare ej uppmärksammas av medtrafikanterna. Motionen avstyrks därför.

4 Utryckningsfordon

I motion 1982/83:1949 (fp) hänvisas till en bestämmelse i vägtrafikkungörelsen enligt vilken fordon som används av bl. a. läkare, distriktssköterska, barnmorska eller veterinär i brådskande yrkesutövning får överskrida hastighetsgränser. Motionären vill att samma regel skall gälla för brandmän, som för fordon från hemmet till brandstationen i samband med utryckning.

I motion 1982/83:1955 (s) begärs en utredning om möjligheterna att klassificera s. k. tungbärgningsbilar som utryckningsfordon. Dessa bilar, vilkas tjänstevikt överstiger 10,5 ton, har – framhåller motionärerna – en mycket omfattande utrustning som kommer till nytta vid svåra olyckor. Problemet för förarna är att de inte kommer fram fort nog i trafiken, eftersom fordonen inte kan registreras som utryckningsfordon enligt bestämmelserna i bilregisterkungörelsen.

Utskottet vill erinra om att många yrkesutövare har uppgifter som gäller att snabbt undsätta människor eller att rädda materiella värden. Alla kan de med visst fog göra anspråk på att i samband med sin yrkesutövning undantas från vissa trafikbestämmelser. Gränsdragningar måste dock göras och har enligt utskottets mening skett på ett väl avvägt och ändamålsenligt sätt genom nuvarande regler. Vad gäller utryckningar med tunga bärgningsbilar har utskottet i sitt betänkande TU 1981/82:19 pekat på möjligheten för polisen att vid svåra olyckor ställa ett utryckningsfordon till förfogande som eskort åt bärgningsbilen.

Med hänvisning till vad utskottet sålunda anfört avstyrks motionerna.

5 S. k. väggupp

I motion 1982/83:625 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om förbud mot anläggande av s. k. väggupp.

I motion 1982/83:1956 (s) framhålls att ett särskilt vägmärke bör införas för fartnedsättande valkar samt att föreskrifter för förvarning och utmärkning av valkarna bör utfärdas.

I den förstnämnda motionen betonas att väggupp som anläggs för att minska fordons hastighet kan medföra skador på fordonen. I den sistnämnda motionen är det risken för skador på förare och passagerare som särskilt beaktas.

Statens väg- och trafikinstitut har enligt vad utskottet erfarit studerat frågan om väggupp o. d. och inte funnit att dessa medför några skadeverkningar, under förutsättning att trafikanterna varnas för dem och nedbringar hastigheten.

Inom t. ex. bostadsområden, där väggupp eller andra hastighetsdämpande anordningar förekommer, varnas trafikanterna genom ett särskilt vägmärke, som införts på försök och av vilket framgår att 30 km/tim utgör en rekommenderad högsta hastighet.

Utskottet har vidare erfarit att även trafiksäkerhetsverket studerar frågan om anläggande och utmärkning av väggupp och liknande anordningar. Hittills vunna erfarenheter har sammanställts i en rapport, där man också ger kommunerna-väghållarna råd och anvisningar.

Rätt använda synes väggupp o. d. ha en inte obetydlig verkan för att öka trafiksäkerheten. Utskottet förutsätter att kommunerna – med hjälp av trafiksäkerhetsverkets anvisningar – ser till att guppen anläggs så att de av insiktsfulla och normalt uppmärksamma fordonsförare inte uppfattas som omotiverade eller riskabla.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet inte någon riksdagens åtgärd erforderlig och avstyrker motionerna.

6 Parkeringsfrågor och lokala trafikföreskrifter

I motion 1982/83:614 (c) yrkas att riksdagen begär att regeringen utreder frågan om införande av en lag som ålägger kommunerna att informera felparkerare om de trafikförordningar som de brutit mot.

I motion 1982/83:1437 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder syftande till *dels* att lokala trafikföreskrifter kan tillhandahållas den enskilde i lättöverskådligt skick och till rimligt pris, *dels* att lokala trafikföreskrifter samordnas kommunerna emellan i största möjliga utsträckning.

I båda motionerna framhålls att lokala trafikföreskrifter i många kommuner har en mycket stor och svåröverskådlig omfattning, som gör det praktiskt taget omöjligt för den enskilde att få kännedom om alla de regler som gäller.

I den förstnämnda motionen betonas särskilt att nuvarande förhållanden medför bristande rättssäkerhet för felparkerare som oftast betalar sin avgift utan att kunna förvissa sig om de verkligen begått ett fel. Motionären hänvisar till uppgifter som gör gällande att i bortemot hälften av de parkeringsärenden som prövas i domstol blir beslutet att betalningsansvar för felparkeringsavgift undanröjs. För att öka rättssäkerheten är det rimligt – framhåller motionären – att varje parkeringsanmärkning också skall bestyrkas med angivande av den trafikkungörelse som bilisten felat mot och att den betalningsskyldige senast vid första betalningspaminnelsen erhåller utdrag ur de för platsen för parkeringsanmärkningen gällande trafikföreskrifterna.

Grundläggande regler om all vägtrafik återfinns i vägtrafikkungörelsen. Vissa av VTK:s regler – t. ex. de som gäller parkering – får kompletteras genom lokala trafikföreskrifter som meddelas av bl. a. kommunerna. Det åligger varje kommun att föra in lokala trafikföreskrifter i en s. k. trafikliggare. Parkeringsanmärkning får inte meddelas för överträdelse av en lokal trafikföreskrift, om föreskriften inte har märkts ut enligt bestämmelserna i vägmärkesförordningen (1978:1001). Detsamma gäller bl. a. i det fall att föreskriften inte har förts in i trafikliggaren.

På parkeringsanmärkningar som meddelas av trafikövervakare med stöd av lagen (1964:321) om kommunal trafikövervakning anges – enligt vad utskottet erfarit – inte regelmässigt det författningsrum eller den lokala trafikföreskrift som utgör grund för anmärkningen. De vanligaste överträdelserna är däremot kategoriserade i en tabell, där trafikövervakaren med ett kryss markerar den typ av överträdelse som anmärkningen avser.

Utskottet har vidare erfarit att regeringen har uppdragit åt trafiksäkerhetsverket att se över de rutiner som kommunerna tillämpar vid förandet av trafikliggarna. Avsikten med översynen är bl. a. att säkerställa att skyltning i högre grad än f. n. baseras på beslut som antecknats i liggaren. Vad det gäller är med andra ord att söka minska risken för att parkeringsanmärkningar utfärdas utan laglig grund, dvs. att öka rättssäkerheten. Vidare undersöker verket möjligheterna att genom datorisering eller annan rationalisering ändra rutinerna för parkeringsanmärkningar så att en felparkerare – som ett komplement till trafikövervakarens anmärkning – skall få besked om den föreskrift han brutit mot.

Det arbete som trafiksäkerhetsverket sålunda bedriver synes utskottet väl ägnat att tillmötesgå de önskemål som framförs i motion 1982/83:614 (c). Någon riksdagens åtgärd synes följaktligen inte erforderlig, varför motionen avstyrks.

Bättre rutiner än f. n. när det gäller att föra trafikliggare och att utfärda parkeringsanmärkningar synes också ägnade att i viss mån tillgodose kraven i motion 1982/83:1437 (m) på lättöverskådliga lokala trafikföreskrifter. Utskottet vill dock erinra om att skiftande trafikförhållanden – i samband med t. ex. gatuarbeten och idrottsevenemang e. d. – gör det nödvändigt för kommunerna att tämligen ofta ändra eller komplettera de lokala trafikföreskrifterna. Dessa får därmed i stora kommuner med nödvändighet en så stor omfattning att det skulle bli orimligt dyrt för dem att tillhandahålla samtliga föreskrifter i ständigt aktuella publikationer till ett för den enskilde rimligt pris.

Kravet på samordning kommunerna emellan i fråga om lokala trafikföreskrifter tillgodoses – enligt vad utskottet erfarit – genom att trafiksäkerhetsverket i information till kommunerna ger typexempel på hur olika föreskrifter bör utformas. Av den kommunala självstyrelsen följer dock att varje kommun har frihet att inom vägtrafikkungörelsens ram utforma lokala trafikföreskrifter för att nå från trafik- och ordningssynpunkt angelägna

effekter. Uppfattningarna härom kan naturligtvis variera från kommun till kommun.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motion 1982/83:1437 (m).

7 Övriga frågor

I motion 1982/83:612 (s) framhålls att de regler som nu gäller vid registrering av bil har betydande olägenheter för dem som inte bor i närheten av en länsstyrelse. Det tar tre dagar – säger motionären – att genom postgången få tillgång till det skattemärke som länsstyrelsen utfärdar och som krävs för att bilen skall vara körklar. Detta är ett problem – heter det vidare i motionen – speciellt i Norrland, där avstanden är långa. En decentralisering av de nödvändiga rutinerna till t. ex. postkontor eller polisstationer skulle kunna ske utan att man därmed ger avkall på kraven på kontroll m. m.

Regeringen har i juni 1983 beslutat att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att se över avställningsinstitutet i bilregistret. Av direktiven (Dir 1983:47) framgår att utredaren skall se över rutinerna för bl. a. *upphörande av avställning av registrerade fordon*. Därigenom kommer den av motionären aktualiserade frågan att behandlas. Det är nämligen inte registrering utan just upphörande av avställning som det regelmässigt är fråga om när äganderätten till ett fordon övergår från t. ex. en bilfirma till annan ägare.

I avvaktan på resultatet av utredningen synes motionen kunna lämnas utan åtgärd.

I motion 1982/83:982 (m) yrkas att riksdagen uttalar sig för att *helgförbudet mot trafik med tyngre lastfordon* helt slopas eller åtminstone slopas på försök.

Motionärernas önskemål har tillgodosetts, såtillvida som helgförbudet slopades på försök under sommaren 1983. Motionen kan sålunda lämnas utan åtgärd.

I motion 1982/83:1433 (m) yrkas att riksdagen upphäver 75 § andra stycket i vägtrafikkungörelsen. Stadgandet har följande lydelse: "Förare av motordrivet fordon skall även vidtaga lämpliga åtgärder för att förhindra att fordonet obehörigen brukas av annan." En bilförare måste sålunda – säger motionären – ta med sig tändningsnyckeln även vid en kortare bortovaro från bilen. Det är principiellt felaktigt – heter det vidare i motionen – att en ägare av gods skall ha en lagenlig skyldighet att söka hindra tillgrepp av godset. Utgångspunkten bör vara att äganderätten skyddas genom lag.

Ifrågavarande bestämmelse har tillkommit på grund av trafiksäkerhetsmässiga överväganden. Biltillgrepp begås i många fall av personer som också

gör sig skyldiga till trafikbrott såsom olovlig körning, rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik.

Europarådets ministerkommitté har enhälligt antagit en resolution om *förhindrande av obehörig användning av motorfordon.* Av resolutionens inledning framgår bl. a. att varje fordonsförare bör söka medverka till att minska fordonstillgrepp genom lämpliga åtgärder, som t. ex. genom att låsa fordonet och avlägsna tändningsnyckeln.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionen.

I motion 1982/83:1436 (m) yrkas att alla generella hastighetsbegränsningar som avser högre hastighet än 50 km/tim och som gäller utanför tätorter skall omvandlas till rekommendationer. Motionären menar att förarens eget omdöme – i de fall han avser – medför en till väg- och trafikförhållandena bättre anpassad hastighet än en skyltning, som inte regelmässigt kan fylla den funktionen så att den av trafikanterna uppfattas som meningsfull. Överträdelser av rekommenderade hastigheter skulle medföra påföljd endast i de fall de medverkat till en olycka.

Utskottet har vid ett flertal tillfällen – senast i betänkande TU 1981/82:19 – behandlat motioner av den innebörd som nu är i fråga. Utskottets avgörande invändning – nu liksom tidigare – mot en generell tillämpning av *rekommenderade hastighetsgränser* är att de skulle kunna medföra ett ökat antal risktaganden och därmed menliga följder för trafikanterna.

Med hänvisning till vad sålunda anförts avstyrker utskottet motionen.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *särskilt förarprov för behörighet att föra tung motorcykel*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:297 (c) yrkande 6,
2. beträffande *behörighetsåldern för tung motorcykel*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:1936 (s) i denna del,
3. beträffande *körkortsåldern för motorcykel*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:1936 (s) i denna del,
4. beträffande *nykterhetsprövningen i körkortsärenden*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:1424 (m),
5. beträffande *obligatorisk mopedförarutbildning*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:1942 (fp) i denna del,
6. beträffande *stöd åt ideella organisationers utbildning av motorcyklister*
   att riksdagen lämnar motion 1982/83:1942 (fp) i denna del utan åtgärd,
7. beträffande *utbildning i första hjälpen vid trafikolyckor*
   att riksdagen lämnar motion 1982/83:1942 (fp) i denna del utan åtgärd,

8. beträffande *standardcykel med eldriven hjälpmotor*
   att riksdagen
   a. avslår motion 1982/83:209 (s),
   b. avslår motion 1982/83:1398 (c, fp),
9. beträffande *mopedregistrering*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:1943 (fp),
10. beträffande *fyrpunktsbälten*
    att riksdagen med anledning av motion 1982/83:1397 (c) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
11. beträffande *obligatorisk användning av bilbälte i baksätet*
    att riksdagen avslår motion 1982/83:2201 (s),
12. beträffande *säkerhetsföreskrifter för guidestolar i bussar*
    att riksdagen avslår motion 1982/83:1409 (fp),
13. beträffande *varningsmarkering på breda långsamtgående fordon*
    att riksdagen lämnar motion 1982/83:1941 (s) utan åtgärd.
14. beträffande *motorcykel med sidovagn*
    att riksdagen lämnar motion 1982/83:1403 (s) utan åtgärd,
15. beträffande *reflexutrustning på cyklar*
    att riksdagen lämnar motion 1982/83:1942 (fp) i denna del utan åtgärd,
16. beträffande *körriktningsvisare för cyklar*
    att riksdagen avslår motion 1982/83:392 (m),
17. beträffande *utryckningsfordon*
    att riksdagen
    a. avslår motion 1982/83:1949 (fp),
    b. avslår motion 1982/83:1955 (s).
18. beträffande *s. k. väggupp*
    att riksdagen
    a. avslår motion 1982/83:625 (m),
    b. avslår motion 1982/83:1956 (s),
19. beträffande *parkeringsfrågor och lokala trafikföreskrifter*
    att riksdagen
    a. avslår motion 1982/83:614 (c),
    b. avslår motion 1982/83:1437 (m),
20. beträffande *upphörande av avställning av registrerade fordon*
    att riksdagen lämnar motion 1982/83:612 (s) utan åtgärd,
21. beträffande *helgförbudet mot trafik med tyngre lastfordon*
    att riksdagen lämnar motion 1982/83:982 (m) utan åtgärd,
22. beträffande *förhindrande av obehörig användning av motorfordon*
    att riksdagen avslår motion 1982/83:1433 (m),

23. beträffande *rekommenderade hastighetsgränser*
att riksdagen avslår motion 1982/83:1436 (m).

Stockholm den 16 november 1983

På trafikutskottets vägnar
KURT HUGOSSON

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Claes Elmstedt (c), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Sven-Gösta Signell (s), Sten-Ove Sundström (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Sven Henricsson (vpk), Göran Riegnell (m), Anna Wohlin-Andersson (c), Ingrid Andersson (s) och Margareta Persson (s).

Reservation

Särskilt förarprov för behörighet att föra tung motorcykel (mom. 1)

Claes Elmstedt (c), Wiggo Komstedt (m), Olle Grahn (fp) och Anna Wohlin-Andersson (c) anser

dels att det stycke på s. 5 som börjar med "Om försämringen" och slutar med "avstyrks därför." bort ha följande lydelse:

Beträffande de tunga motorcyklarna är olycksstatistiken enligt utskottets mening så allvarlig att en förbättrad utbildning behöver kompletteras av ytterligare åtgärder. De tunga motorcyklarna har på senare år blivit allt flera och allt tyngre. Övergången från lätt till tung motorcykel medför därför allt större vanskligheter för förare som inte dessförinnan fått den utbildning som behövs. Även om sådan i dag i stor utsträckning tillhandahålls av de frivilliga motorcykelorganisationerna saknas dock möjligheten att kontrollera att alla förare av tunga motorcyklar besitter erforderlig kompetens. Sådan kontroll säkerställs genom ett obligatoriskt förarprov på sätt som föreslås i motion 1982/83:297 (c). Utskottet tillstyrker sålunda ifrågavarande motionsyrkande.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *särskilt förarprov för behörighet att föra tung motorcykel*
att riksdagen med bifall till motion 1982/83:297 (c) yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Särskilda yttranden

1. Mopedregistrering (mom. 9)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Göran Riegnell (alla m) anför:

I samband med behandlingen av trafiksäkerhetspropositionen framhölls från moderat håll att registrering av mopeder inte skulle ha någon större betydelse för att tillgodose det brottsförebyggande syfte som angavs som skäl för registrering. Vi varnade också för att en registrering skulle medföra onödig administrativ omgång och onödiga kostnader för den enskilde. Det finns skäl att erinra om dessa farhågor när man erfar att trafiksäkerhetsverket föreslår en avgift på 55 kr. för registreringsskyltarna och en årlig registerhållningsavgift på 40 kr. Enligt vår mening bör regeringen – om den menar allvar med sitt tal om att söka eliminera onödig byråkrati – vidta åtgärder för att upphäva beslutet om mopedregistrering.

2. Mopedregistrering (mom. 9)

Claes Elmstedt och Anna Wohlin-Andersson (båda c) anför:

I trafiksäkerhetspropositionen föreslogs att mopedregistreringen endast skulle omfatta nya mopeder. Riksdagen beslutade emellertid att *alla* mopeder skulle registreras. Beslutet medför enligt vår mening onödiga, administrativa besvär, som skulle ha undvikits om riksdagen följt förslaget i propositionen.

3. Utryckningsfordon (mom. 17 a)

Olle Grahn (fp) anför:

I motion 1982/83:1949 (fp) krävs att vissa trafikbestämmelser som gäller för läkare m. fl. i samband med deras yrkesutövning också skall gälla för brandmän som från hemmet för bil till brandstationen i samband med utryckning. Jag kan inte f. n. tillstyrka detta yrkande men jag anser dock att frågan är av sådan vikt att den bör övervägas inom trafiksäkerhetsverket och regeringskansliet.

4. Rekommenderade hastighetsgränser (mom. 23)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Görel Bohlin och Göran Riegnell (alla m) anför:

Av utskottets av riksdagen godkända betänkande TU 1978/79:10 (rskr 1978/79:127) med anledning av proposition 1978/79:36 om allmän differentierad hastighetsbegränsning framgår att trafiksäkerhetsverket har förordat att frågan om rekommenderade farter bör studeras vidare. Utskottet anslöt sig till denna uppfattning, som delades av föredragande departementschefen. Enligt vår mening bör trafiksäkerhetsverket påminnas om riksdagens beslut.

Vi bestrider inte att de hastighetsbegränsningar som gäller på våra vägar har haft betydelse för att öka trafiksäkerheten. I många fall och vid de oftast förekommande trafikförhållandena framstår dock nuvarande hastighetsbegränsningar som föga meningsfulla för det stora flertalet bilister.

Bilaga

Socialutskottets yttrande 1983/84:1 y

om nykterhetsprövningen i körkortsärenden

Till trafikutskottet

Trafikutskottet har berett socialutskottet tillfälle att yttra sig över motion 1982/83:1424 av Sten Sture Paterson (m).

Motionen

I motion 1982/83:1424 (m) begärs sådan ändring av gällande körkortslagstiftning att länsstyrelsen (liksom rätten och det allmänna ombudet), förutom socialnämnden även skall få höra skyddskonsulenten, hem för vård eller boende med offentlig huvudman samt läkare. I motionen begärs vidare att uppgifter om nykterhetsförhållandena alltid skall få infordras från socialnämnden samt att dessutom anmälningsskyldighet skall införas för bl. a. socialnämnden i sådana fall då det finns anledning att anta att den som har körkort inte uppfyller de förutsättningar som gäller för att få ett sådant. Motionären anser vidare att nuvarande anmälningsplikt för läkare skall utvidgas till att även avse fall då någon inte uppfyller kraven på pålitlighet i nykterhetshänseende. Motionären anför bl. a. att integritetsskyddet utformats så att det verkar antiterapeutiskt och därmed bidrar till utveckling och permanentning av missbruk.

Gällande bestämmelser

Enligt 7 § körkortslagen (1977:477) får körkortstillstånd meddelas endast den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon. Vid prövningen av de personliga förhållandena skall enligt samma lagrum särskilt beaktas om sökanden är känd för nyktert levnadssätt. Ett körkort skall vidare enligt 16 § körkortslagen återkallas, bl. a. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende inte bör ha körkort. Motsvarande gäller om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon är så begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte vidare bör ha körkort. I sistnämnda hänseende uttalas i propositionen om körkortsreformen bl. a. att om alkohol- och narkotikamissbruk gått så långt att förarens fysiska och psykiska resurser satts ner, körkortet i stället kan återkallas med åberopande av sjukdomen (prop.

1975/76:155 s. 34 och 35). När det gäller omhändertaganden på grund av berusning uttalades vidare i propositionen bl. a. att detta inger en så stark misstanke om opålitlighet i nykterhetshänseende att en utredning alltid bör ske om förarens nykterhetsförhållanden (s. 77). Trafikutskottet sade sig dela uppfattningen att nykterhetsförhållandena särskilt måste uppmärksammas när det gäller prövningen av förare. Avkall på skötsamhet i nykterhetshänseende som ett krav för innehav av körkort fick således inte göras (TU 1975/76:28 s. 8).

Sekretessbestämmelser för uppgifter inom den offentliga hälso- och sjukvården samt socialtjänsten om enskilds personliga förhållanden finns i 7 kap. 1–6 §§ sekretesslagen (1980:100). Den sekretess som avses i dessa bestämmelser gäller också mellan myndigheter och mellan myndigheters olika verksamhetsgrenar (1 kap. 3 §). Sekretessen hindrar dock inte att uppgifter lämnas i den mån uppgiftsskyldighet följer av lag eller förordning (14 kap. 1 §). Enligt 6 § lagen (1980:11) om tillsyn över hälso- och sjukvårdspersonalen m. fl. gäller vidare att den som tillhör eller har tillhört hälso- och sjukvårdspersonalen inte får obehörigen röja vad han i sin verksamhet har erfarit om en enskilds hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden. Som obehörigt röjande anses dock inte att någon fullgör uppgiftsskyldighet som följer av lag eller förordning.

I 39 § tredje stycket körkortslagen stadgas att om länsstyrelsen finner anledning anta att någon inte bör ha körkort på grund av sina nykterhetsförhållanden länsstyrelsen får höra socialnämnden. En förutsättning är dock att socialnämndens yttrande har betydelse för ärendets avgörande. Motsvarande behörighet att inhämta yttrande från socialnämnden tillkommer enligt körkortslagen dels rätten, dels det allmänna ombudet i körkortsärenden (42 § resp. 47 §). Den återgivna regeln innebär att det är först om körkortsmyndigheten har fått kännedom om t. ex. en förseelse eller någon annan nykterhetsanmärkning som socialnämnden får höras (prop. 1979/80:1 s. 431). Den ifrågavarande bestämmelsen trädde i kraft samtidigt med socialtjänstreformen den 1 januari 1982. Tidigare gällde den ordningen att körkortsmyndigheten rutinmässigt begärde in uppgifter från sociala centralnämnden/nykterhetsnämnden, som angav om sökanden under den senaste tvåårsperioden varit föremål för någon åtgärd på grund av nykterhets- eller narkotikaproblem.

Vad beträffar läkares rapporteringsskyldighet gäller enligt 88 § körkortsförordningen (1977:722) att om en läkare vid undersökning av körkortshavare finner att denne av *medicinska skäl* är uppenbart olämplig att inneha körkort han skall anmäla detta till länsstyrelsen. Innan någon anmälan görs skall läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver dock inte göras om körkortshavaren följer läkarens anvisning att avstå från att föra körkortspliktigt fordon. Den ifrågavarande underrättelseplikten för läkare trädde i kraft den 1 januari 1981 (SFS 1980:981).

Socialstyrelsen har efter samråd med trafiksäkerhetsverket meddelat

särskilda föreskrifter rörande medicinska krav för körkortsinnehav m. m. (MF 1975:81; ändrad senast SOSF(S) 1983:3). Beträffande de psykiska funktioner som krävs anges bl. a. att en genomgången eller pågående psykisk sjukdom av organisk natur som står i samband med kronisk alkoholism eller narkomani, svår skallskada, svåra cerebrala infektionssjukdomar etc. i regel bör föranleda att körkort avstyrks. Under rubriken "Bruk av medel som nedsätter körförmågan" anges vidare att narkomani, alkoholism eller annat allvarligt missbruk av på centrala nervsystemet verkande medel i regel utgör hinder för körkort.

Frågans tidigare behandling

I augusti 1979 tillkallades en särskild utredare för att se över formerna för den medicinska prövningen i körkortsärenden. Utredaren avlämnade i november 1980 betänkandet (Ds K 1980:12) Körkortsmedicin – enklare rutiner. Utredaren föreslog bl. a. att läkare alltid skulle vara skyldig att till körkortsmyndigheten anmäla patient vars sjukdoms- eller defekttillstånd har sin grund i alkoholmissbruk.

I regeringens proposition 1981/82:9 om hälso- och nykterhetsprövningen i körkortsärenden m. m. uttalades bl. a. att man från läkarnas sida borde medverka mera till att personer som av medicinska skäl inte bör ha körkort avhåller sig från att köra bil. Det påpekades att det författningsmässiga stödet för sådan medverkan redan finns i 88 § körkortsförordningen. Någon ändring härav ansågs inte påkallad. Föredragande statsrådet ansåg det däremot inte lämpligt att, såsom utredaren föreslagit, föreskriva en ovillkorlig anmälningsplikt för läkarna (s. 8).

Som redogjorts för i det föregående inhämtades före den 1 januari 1982 rutinmässigt uppgifter för nykterhetsprövningen från bl. a. sociala organ, varvid sociala centralnämnden/nykterhetsnämnden på begäran angav om sökanden under den senaste tvåårsperioden varit föremål för någon åtgärd. Om nämnden kände till att sökanden omhändertagits enligt lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m. m. (LOB) uppgavs detta. Det var i praktiken bara i undantagsfall som nämnden kunde bidra med andra uppgifter än sådana som rörde LOB-omhändertaganden. Av betydelse var endast sådana omhändertaganden som rörde icke-körkortshavare, eftersom polisen rutinmässigt underrättade länsstyrelserna när det gällde körkortshavare. Däremot fick polisen inte själv föra register över LOB-omhändertaganden (jfr prop. 1975/76:113 s. 117).

I samband med socialtjänstreformens genomförande den 1 januari 1982 infördes ett nytt rapporteringssystem som t. v. skulle ersätta sociala centralnämndens/nykterhetsnämndens rapporteringar i körkortsärenden. Det nya rapporteringssystemet innebär att uppgifter om LOB-omhändertaganden förs in i körkortsregistrets belastningsdel som förs av trafiksäkerhetsverket (87 och 91 §§ körkortsförordningen). Eftersom varje omhändertagande som

görs med stöd av LOB skall föras in i körkortsregistret innehåller detta register numera i princip uppgifter om samtliga omhändertaganden i riket. Uppgifterna får kvarstå i högst två år. Samtidigt infördes en regel i övergångsbestämmelserna till körkortslagen av innebörd att socialnämnden under en övergångstid, fram till den 1 januari 1984, på begäran skall lämna uppgifter om LOB-omhändertaganden, nämligen sådana som skett före den 1 januari 1982 och som inte är äldre än två år.

Skälet till denna övergångsordning var att det vid socialtjänstlagens ikraftträdande inte fanns någon registrering som kunde ersätta socialorganens rapportering. I propositionen (prop. 1981/82:9) förutskickades att det kunde finnas anledning att se över nykterhetsrapporteringen till körkortsmyndigheterna när resultatet av LTO/LOB-utredningens arbete skulle föreligga klart.

Vissa utredningsförslag

LTO/LOB-utredningen (Ju 1978:03) redovisar i sitt betänkande Frihetsberövande vid bråk och berusning (SOU 1982:64) bl. a. en undersökning som gjorts genom utredningens försorg i fråga om LOB-rapporteringens betydelse när det gäller nykterhetsprövningen i körkortsärenden. Undersökningen ger vid handen att årligen ett par hundra körkortsärenden som nu leder till avslag eller negativt förhandsbesked skulle ha resulterat i körkortstillstånd eller positivt besked om inte någon rapportering av omhändertagande enligt LOB alls förekommit. Detta antal skall enligt utredningen ses i relation till totalantalet avslag och negativa förhandsbesked, som uppskattas till 10 000–20 000 per år och till totalantalet bifall, som kan beräknas till 150 000–200 000 per år. Enligt samma undersökning uppgår antalet återkallelsebeslut och körkortsindragningar till följd av LOB-underrättelser till ungefär fyra procent av totalantalet återkallelsebeslut resp. körkortsindragningar. Utredningen kommer mot bl. a. bakgrund härav fram till den bestämda uppfattningen att anmälningar om LOB-omhändertaganden till körkortsmyndigheter inte har den betydelse för trafiksäkerheten som man förutsatte vid införandet av nuvarande ordning. Enligt utredningens mening bör man därför kunna avstå från anmälningsskyldighet till körkortsmyndigheten.

Socialberedningen (1980:07) har vidare nyligen i betänkandet Erfarenheter av LVM och vissa andra socialtjänstfrågor (Ds S 1983:16) föreslagit den ändringen i körkortslagen (39 §) att socialnämndens yttrande i körkortsärendet skall ha *särskild* betydelse för ärendets avgörande för att yttrande skall få inhämtas från nämnden (jfr ovan s. 2). Vidare förutsätts att körkortssökanden är känd av socialnämnden. Ändringsförslaget syftar bl. a. till att markera att yttrande inte bör få inhämtas rutinmässigt utan endast efter en bedömning av behovet i det enskilda fallet. Skälet för en sådan markering är att det under utredningsarbetet framkommit att yttranden på sina håll begärs mycket ofta och i en sådan utsträckning att man i praktiken närmat sig den obligatoriska

rapporteringsskyldighet som socialnämnden tidigare hade. För de fall sökanden inte är känd för socialnämnden föreslår beredningen att yttrande i stället skall få inhämtas från länsstyrelsens sociala funktion eller motsvarande enhet inom länsstyrelsen.

Utskottet

Socialutskottet har i och för sig stor förståelse för att det från trafiksäkerhetssynpunkt är av vikt att personer som är opålitliga i nykterhetshänseende upptäcks och fråntas rätten att föra körkortspliktigt fordon. Utskottet framhöll redan i samband med behandlingen av förslaget till socialtjänstlag att de förslag som skulle läggas fram på körkortsområdet måste tillgodose även de krav som måste ställas från trafiksäkerhetssynpunkt (SoU 1979/80:44 s. 97).

Det är således angeläget att körkortsmyndigheten får kännedom om de fall då någon på grund av sina nykterhetsförhållanden är klart olämplig att köra bil. Samtidigt är det så att innehav av körkort ofta uppfattas som mycket betydelsefullt av den enskilde. Ett alltför långtgående uppgiftslämnande från socialtjänst och läkare till körkortsmyndighet kan därför lätt få den effekten att personer med drogproblem drar sig för att söka hjälp av rädsla för att missbruket skall rapporteras till körkortsmyndigheten. Vidare förutsätter en effektiv vård ett väl utvecklat förtroende mellan den vårdbehövande och vårdorganen. Ett sådant förtroende är inte lätt att förena med det av motionären föreslagna rapporteringssystemet. Utskottet vill dessutom erinra om den skyldighet att lämna uppgifter som redan finns inskriven i körkortslagstiftningen och som torde täcka de flesta fall av manifesterat missbruk.

Enligt socialutskottets mening måste den nuvarande uppgiftsskyldigheten anses tillräcklig, särskilt som den kompletteras av uppgifter i körkortsregistret om alla LOB-omhändertaganden. Man bör undvika att utsträcka anmälnings- och uppgiftsskyldigheten för bl. a. socialnämnder och läkare, med de negativa effekter detta skulle medföra för vård- och rehabiliteringsarbetet. I ett aktuellt utredningsförslag talas t. o. m. om att inskränka socialtjänstens uppgiftsskyldighet. Till detta kommer att värdet av rutinmässiga underrättelser om nykterhetsanmärkningar visat sig vara av ganska marginell betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt.

Andra vägar bör därför sökas för att göra kontrollen av körkortshavarnas nykterhetsförhållanden mer effektiv. Utskottet vill i det sammanhanget främst peka på trafikbrottslagstiftningen och på polisens viktiga roll för att upptäcka och förebygga onykterhet i trafiken. Vidare bör framhållas att körkortsfrågorna i allt fall kommer att få övervägas på nytt på grund av socialberedningens förslag.

Socialutskottet avstyrker med hänvisning till det anförda motion 1982/83:1424. Utskottet vill dessutom tillägga att ett bifall till motionärens yrkanden torde aktualisera vissa ändringar i vårdlagstiftningen.

Stockholm den 8 november 1983

På socialutskottets vägnar
INGEMAR ELIASSON

Närvarande: Ingemar Eliasson (fp), Göte Jonsson (m), John Johnsson (s), Rune Gustavsson (c), Kjell Nilsson (s), Blenda Littmarck (m), Stig Alftin (s), Lilly Bergander (s), Ann-Cathrine Haglund (m), Ulla Tillander (c), Maria Lagergren (s), Anita Persson (s), Ingvar Eriksson (m), Inga Lantz (vpk) och Aina Westin (s).