



Körkortsfrågor

Sammanfattning

I detta betänkande behandlas motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 2000 om olika körkortsfrågor. Utskottet delar den i flera motioner framförda uppfattningen om att förarutbildningen bör vidareutvecklas i syfte att främja en ökad trafiksäkerhet till rimliga kostnader för den enskilde körkortstagaren. Med hänvisning till bl.a. pågående beredning av ett förslag om ett nytt system för förarutbildning avstyrker utskottet samtliga motionsförslag.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	2
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Utskottets överväganden	4
Förarutbildningsfrågor.....	4
Bakgrund	4
Motioner	5
Utskottets ställningstagande	6
Körkort och äldre.....	7
Bakgrund	7
Motioner	8
Utskottets ställningstagande	9
Förarprov	10
Bakgrund	10
Motioner	10
Utskottets ställningstagande	10
Körkortsingripanden och körkortshantering.....	11
Bakgrund	11
Motioner	12
Utskottets ställningstagande	12
EU-moped	12
Bakgrund	12
Motioner	12
Utskottets ställningstagande	13
Åldersgräns för busskort.....	13
Bakgrund	13
Motion	13
Utskottets ställningstagande	14
Åldersgräns för mopedkörning m.m.	14
Bakgrund	14
Motioner	14
Utskottets ställningstagande	15
Särskilt yttrande.....	16
Förarutbildningsfrågor.....	16
Förteckning över behandlade förslag.....	17
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2000	17

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Förarutbildningsfrågor

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T412 yrkande 2, 2000/01:T418 yrkandena 1 och 3, 2000/01:T423, 2000/01:T425, 2000/01:T444, 2000/01:T449, 2000/01:T456, 2000/01:T476 yrkandena 3 och 4 samt 2000/01:Ub418 yrkande 2.

2. Körkort och äldre

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T407 och 2000/01:T408.

3. Förarprov

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T464 och 2000/01:Sk1026 yrkande 3.

4. Körkortsingripanden och körkortshantering

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T416 och 2000/01:T470.

5. EU-moped

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T432 och 2000/01:T448.

6. Åldersgräns för busskort

Riksdagen avslår motion 2000/01:T460.

7. Åldersgräns för mopedkörning m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T405, 2000/01:T409, 2000/01:T412 yrkande 1 och 2000/01:T446.

Stockholm den 24 april 2001

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Monica Green (s), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Utskottets överväganden

Förarutbildningsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att utbildningssystemet för körkort bör vidareutvecklas i syfte att uppnå en ökad trafiksäkerhet till rimliga kostnader för den enskilde körkortstagaren. Med hänvisning till pågående beredning av ett nytt system för förarutbildning avstyrks samtliga motionsförslag (s, kd, c, fp).

Bakgrund

Unga bilförare är överrepresenterade i olycksstatistiken

Årligen omkommer omkring 100 personer och ca 700 skadas svårt i trafikolyckor där unga förare (18–24 år) är delaktiga. Åldersgruppen som svarar för 8 % av samtliga körkortsinnehavare utgör 16 % av de förare som är delaktiga i vägtrafikolyckor med personsador. De yngsta förarna beräknas ha ungefär åtta gånger så hög risk som medelålders bilförare att bli delaktiga i en personskadeolycka. Kännetecknande för olyckor med unga nyblivna förare är att olyckorna ofta sker nattetid under helger och är singelolyckor med höga hastigheter. Alkohol finns också ofta med som bidragande olycksorsak. Skadekonsekvenser av ungdomsolyckor blir ofta svårare på grund av att ungdomar, jämfört med andra, använder bilbälte i mindre utsträckning och att de kör bilar med relativt sämre säkerhet.

Ungdomens körkortsinnehav har minskat

Andelen 18-åringar med körkort för personbil har minskat under flera år. I slutet av 1980-talet hade ungefär varannan 18-åring körkort jämfört med i genomsnitt var fjärde i slutet av 1990-talet. Enligt en nyligen presenterad doktorsavhandling förklaras det lägre körkortsinnehavet bland unga främst av ekonomiska faktorer, begränsad tid och en förändring i värderingar och intressen (Hans-Yngve Berg, Understanding subgroups of novice drivers, Linköpings universitet).

Förslag till nytt förarutbildningssystem

I december 1997 fick Vägverket regeringens uppdrag att utarbeta ett förslag till stegvist förarutbildningssystem. Syftet med det nya systemet skulle vara att minska olycksrisken för nya förare. Efter remissbehandling av ett prelimi-

närt förslag lämnade Vägverket till regeringen i november 1999 ett slutligt förslag till stegvist förarutbildningssystem benämnt STEFUS.

Det föreslagna systemet innebär en utbildningsprocess som omfattar tre steg med mellanliggande utbildningskontroller. Minimitiden för processen skall vara tolv månader, oavsett den blivande förarens ålder. Dessutom skall varje utbildningssteg ha en egen minimitid, omgärdas av anpassade skyddsåtgärder samt omfatta ett obligatoriskt utbildningsmoment. Utbildningsprocessen skall avslutas med körkortsprov som genomförs av Vägverkets personal. Möjlighet till frivillig övningskörning på egen hand skall finnas under steg 3 i utbildningen. Förslaget innebär vidare att spärrtiden för den person som vill fungera som handledare men som fått sitt körkort återkallat skall minskas från fem till tre år.

Motioner

Johnny Gylling (kd) redovisar i motion T423 att två ungdomsparlament under år 2000 har behandlat körkortsfrågor. Vid Ungdomens riksdag i Stockholm framhölls att Vägverkets förslag till nya körkortsregler inte bör genomföras samt att det bör ankomma på regeringen att snarast vidta åtgärder så att ungdomar fortsättningsvis får råd att ta körkort. Motsvarande uppfattning kom till uttryck vid Ungdomsparlamentet i Blekinge. Av motionen framgår att Johnny Gylling delar ungdomarnas uppfattning att körkortsutbildningen bör kunna genomföras till en rimlig kostnad.

Mikael Oscarsson (kd) framhåller i motion T412 att det finns anledning att tillsätta en utredning med uppgift att se över utbildningssystemet med hänsyn till att allt färre ungdomar väljer att ta körkort. Som riktlinje för utredningsarbetet anges att teoridelen i körprovet bör inordnas som en obligatorisk del av gymnasieskolan och att villkoren för dem som kör upp privat bör ses över.

Per Erik Granström m.fl. (s) framhåller i motion T456 att de höga kostnaderna för körkort och det minskande körkortsinnehavet bland ungdomar kan leda till att tillgången till körkort blir en klassfråga. Enligt motionärerna ägnas i dag stor kraft åt trafiksäkerhet och krav på att förarutbildningen skall ge kunskaper och insikter som bidrar till att minska trafikolyckorna. Mindre omtanke ägnas åt åtgärder som syftar till att sänka kostnaderna för dem som genomgår körkortsutbildning. Mot denna bakgrund efterlyses insatser för att utveckla pedagogik, metoder, utrustning m.m. som möjliggör sänkta kostnader utan att kraven på utbildningen sänks.

Sofia Jonsson (c) konstaterar i motion T418 att intresset att ta körkort har minskat stadigt bland ungdomar under 1990-talet. Samtidigt gäller att arbetsmarknaden för ungdomar utan körkort begränsas både geografiskt och innehållsmässigt. Mot denna bakgrund efterlyses en utredning om varför allt färre ungdomar numera tar körkort (yrkande 1). Motionären anger vidare att många inte klarar av teoridelen i förarprovet och förordar att en översyn görs av detta prov (yrkande 3).

En översyn av teoriprovet för körkort efterlyses likaså Birgitta Carlsson och Rigmor Stenmark (båda c) i motion T476 (yrkande 3). Som motivering

anges att de nuvarande proven är otydliga och svåra att tolka. Motionärerna föreslår vidare en obligatorisk fortbildning för körkortsinnehavare, t.ex. utbildning med närvaroplikt (yrkande 4).

Kenneth Lantz (kd) föreslår i motion T425 att regeringen initierar en kampanj riktad till körkortsinnehavare för utbildning i *eco-driving*, där man lär sig att framföra fordon på ett mer miljöanpassat och bränslebesparande sätt.

I motion T444 (fp) av Helena Bargholtz framhålls att de medicinska bestämmelserna för körkortsinnehav behöver ses över och anpassas, där detta kan ske utan olägenhet, till dem som gäller i resten av världen.

Amanda Agestav (kd) föreslår i motion Ub418 att den som genomför trafiklärarutbildning på högskolor bör som praktikarbete få utöva uppsikt vid övningskörning med personbil i trafikskola.

Carina Hägg (s) framhåller i motion T449 att nuvarande regel om att handledare vid privat övningskörning måste ha haft körkort under minst fem år i obruten följd är alltför hård med tanke på att personen redan har fått ett straff i form av indraget körkort. Enligt motionen bör tidsgränsen för den som är handledare vid privat övningskörning sänkas till två år.

Utskottets ställningstagande

Det av riksdagen beslutade långsiktiga målet att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i vägtransportsystemet, den s.k. nollvisionen, ställer krav på ett väl fungerande system för förarutbildning. Med hänsyn till att unga bilförare i dag är överrepresenterade i olycksstatistiken är det viktigt att utbildningssystemet har god kvalitet. Som redovisas i flera motioner och som framförts vid Ungdomens riksdag år 2000 upplevs kostnaden att ta körkort av många som hög. Enligt utskottets mening är det därför angeläget att utbildningssystemet för körkort vidareutvecklas i syfte att främja ökad trafiksäkerhet till rimliga kostnader för den enskilde körkortstagaren.

Näringsminister Björn Rosengren informerade i en interpellationsdebatt den 16 januari 2001 om det reformarbete som pågår för att vidareutveckla förarutbildningen. Av interpellationssvaret framgår att regeringen är oroad över de höga kostnaderna för körkortsutbildningen och därför undersöker olika alternativ för att minska kostnaderna utan att de långsiktiga målen för trafiksäkerheten påverkas i negativ riktning. I debatten klargjorde vidare näringsministern att Vägverkets förslag STEFUS inte kommer att genomföras i sin helhet. Regeringen ser i stället, i samråd med Vägverket, över vilka delar av förslaget som går att genomföra utan att körkortsutbildningen fördras. Enligt näringsministern är det möjligt att en förbättrad grundläggande trafikutbildning i grundskolan och gymnasieskolan kan leda till betydande trafiksäkerhetsvinster. Utvärderingen av reformen med övningskörning från 16 år visar också enligt näringsministern att längre erfarenhet av övningskörning leder till minskade risker för olyckor under de första åren med körkort.

Utskottet konstaterar att ett reformarbete pågår som överensstämmer med de önskemål som förs fram i motionerna om att körkortsutbildningen måste kunna genomföras till rimliga kostnader för den enskilde körkortstagaren.

Utskottet förutsätter att regeringen vid sin beredning av ett nytt system för förarutbildning överväger de övriga frågor som motionärerna tar upp. Det gäller bl.a. under vilka former trafikläroutbildningen skall bedrivas, utformningen av teorikrav och medicinska villkor, krav på handledare för övningskörning och fortbildning i *eco-driving*. I sammanhanget kan vidare hänvisas till de överväganden som för närvarande pågår inom EG-kommissionen om en ytterligare harmonisering av körkortsreglerna.

Enligt utskottets bedömning är det angeläget att arbetet snarast slutförs och att riksdagen föreläggs förslag om hur utbildningssystemet kan vidareutvecklas. I avvaktan på regeringens ställningstagande är något initiativ från riksdagens sida inte nu erforderligt. Motionerna T412 (kd) yrkande 2, T418 (c) yrkandena 1 och 3, T423 (kd), T425 (kd), T444 (fp), T449 (s), T456 (s), T476 (c) yrkandena 3 och 4 samt Ub418 (kd) yrkande 2 avstyrks därför.

Körkort och äldre

Utskottets förslag i korthet

Den ökande andelen äldre bilförare i samhället ställer särskilda krav på trafiksäkerhetsarbetet. Enligt utskottets mening är det angeläget att detta arbete beaktar både riskerna med äldre bilförare och de äldres behov av rörlighet. Med hänvisning till Vägverkets sektorsansvar avstyrks motionsförslag (m, fp) om särskilda åtgärder riktade mot äldre bilförare.

Bakgrund

Äldre är mer skadebenägna men mindre olycksbenägna

Av tillgänglig statistik framgår att andelen dödade äldre personbilsförare ökar. Gruppen 65 år eller äldre utgör en femtedel av alla körkortsinnehavare och en tredjedel av alla dödade bilförare. Äldre har också en högre risk än andra trafikanter att skadas eller dödas i trafiken. Yngre och äldre har dock olika resmönster och resvanor, vilket försvårar analyser av åldersfaktorns betydelse. Enligt en aktuell studie från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) är de äldre i trafiken inte mer olycksbenägna än andra förare. Äldre förare följer bl.a. bättre olika trafikregler, vilket minskar sannolikheten för olyckor. Däremot skadas de äldre i trafiken enligt rapporten både oftare och allvarigare än de yngre till följd av att de är mer skadekänsliga. I sammanhanget kan vidare nämnas att olyckor med äldre bilförare svarar för en begränsad del av de äldres trafikolyckor.

Körkortsgiltighet

Utbyte av körkort i Sverige för personbilar och motorcyklar (B- eller A-behörighet) sker vart tionde år utan någon prövning av lämpligheten, varken

medicinskt eller i övrigt. Enligt 5 kap. 3 § körkortslagen (1998:488) skall dock körkort återkallas i vissa närmare angivna fall, bl.a. om körkortsinnehavarens förutsättningar för rätt att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller liknande att personen från trafik-säkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort. Vidare gäller enligt 10 kap. 2 § körkortslagen att om en läkare finner att en patient på grund av sjukdom är olämplig som bilförare skall detta anmälas till länsstyrelsen om inte läkaren kan försäkra sig om att körkortsinnehavaren kommer att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

Körkortsinnehavet för tyngre fordon är däremot tidsbestämt. Enligt 3 kap. 12 § körkortslagen (1998:488) gäller körkortsbehörigheten C, CE, D eller DE till dess att körkortshavaren fyller 45 år och därefter för perioder om högst 10 år, om körkortshavaren har visat att de medicinska kraven för att ha sådan behörighet är uppfyllda.

Begränsade körkort

Av 3 kap. 10 § körkortslagen framgår att ett körkortsinnehav får förses med de särskilda villkor som är nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt, även efter det att körkortet har utfärdats. Enligt vad utskottet inhämtat är möjligheten att föreskriva villkor begränsad till de fall då det är möjligt att med en korrigering uppfylla Vägverkets föreskrifter. Det kan t.ex. gälla en synned-sättning som kan korrigeras med särskilda glasögon eller en nedsättning av rörelseförmågan som kan kompenseras med automatväxel. Om det däremot gäller en nedsättning som kräver undantag från Vägverkets föreskrifter är det inte möjligt att utnyttja villkorsbestämmelsen i 3 kap. 10 § körkortslagen.

Som exempel kan nämnas en körkortsinnehavare som förlorat mörkerse-endet. I detta fall måste den som fått sitt körkort återkallat ansöka om kör-kortstillstånd och nytt körkort enligt vilket körkortsinnehavaren endast har rätt att köra under dygnets ljusa timmar. Körkort med begränsad behörighet kan också utfärdas för färd inom ett visst avstånd från innehavarens bostad, för körning utan passagerare, för körning med viss bestämd högsta hastighet samt för körning endast med medföljare. Möjligheten att söka begränsade körkort är relativt ny och hittills har endast ett fåtal körkort av denna typ utfärdats.

Motioner

Marietta de Pourbaix-Lundin (m) framhåller i motion T407 att flertalet äldre bilförare anpassar sitt bilkörande till sin förmåga och kör försiktigt. De kör därför trafiksäkert. Åtgärder behöver dock vidtas för att minska antalet for-donsolyckor där äldre bilförare är inblandade. En sådan åtgärd vore att ändra lagen så att det blir enkelt att erhålla körkort med begränsad behörighet, t.ex. körning endast i dagsljus.

Yvonne Ångström och Kenth Skårvik (båda fp) efterlyser i motion T408 forskning om vilka konsekvenser som uppstår när äldre inte längre kan köra

bil (yrkande 1) samt metoder för att identifiera äldre bilförare med förhöjd olycksrisk (yrkande 2). Motionärerna anser att, i samband med förnyelse av körkort för dem som fyllt 65 år eller mer, information om vad som kan påverka körförmågan bör skickas ut (yrkande 3). Enligt motionen föreslås slutligen en förenkling av möjligheterna att utfärda körkort med begränsad behörighet. Det kan exempelvis gälla körkort som medger körning endast i dagsljus (yrkande 4).

Utskottets ställningstagande

Den ökande andelen äldre bilförare i samhället ställer krav på ett aktivt trafik-säkerhetsarbete för att det skall vara möjligt att nå det långsiktiga målet om att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i vägtransportssystemet. Enligt utskottets mening är det nödvändigt att detta arbete beaktar riskerna med de äldre bilförarna liksom de äldres behov av rörlighet.

I sammanhanget kan nämnas att såväl internationellt som nationellt pågår forskning om hur transportsystemet kan anpassas till den ökande andelen äldre. Det gäller bl.a. forskning om hur kollektivtrafiken kan utvecklas men även om hur fordon, trafikmiljö samt utbildning och information kan anpassas till äldre bilförare. Vid VTI pågår ett projekt om äldre trafikanter inom ramen för ett sexårigt temaprojekt som stöds av Verket för innovationssystem, Vinnova. Projektet har en bred ansats och beaktar både trafiksäkerhet och tillgänglighet. När det gäller informationsinsatser kan erinras om den kursverksamhet riktad till äldre bilförare som NTF medverkar till. Vidare kan nämnas möjligheten att ansöka om körkort med begränsad behörighet.

Utskottet har tidigare avstyrkt motionsförslag om periodiska hälsokontroller för körkortsinnehavare med A- eller B-behörighet (bet. 1999/2000:TU5). Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan men vill i sammanhanget framhålla läkarens ansvar för den medicinska körkortsprövningen och understryka betydelsen av att Vägverket informerar om föreskrifter för körkortsinnehav. Vidare kan nämnas det beredningsarbete som pågår inom EG-kommissionen som syftar till en ytterligare harmonisering av körkortsreglerna.

De äldres trafiksituation är en fråga som får allt större betydelse i det transportpolitiska arbetet. Det ankommer enligt utskottets mening i första hand på Vägverket att överväga de frågor som tas upp i motionerna och utarbeta eventuella förslag till förändringar i gällande bestämmelser. Utskottet förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen med en redovisning av vilka åtgärder som kan vara erforderliga för att trygga de äldre bilförarnas säkerhet och behov av rörlighet.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att någon åtgärd med anledning av de aktuella motionerna inte bör vidtas av riksdagen. Följaktligen avstyrks motionerna T407 (m) och T408 (fp).

Förrarprov

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att det är angeläget att verksamheten vid Vägverkets förrarprovskontor är effektiv, har god kvalitet och är väl anpassad till efterfrågan. Med hänvisning till de insatser som Vägverket nyligen vidtagit för att komma till rätta med köerna för att avlägga förrarprov avstyrks två motionsförslag (m).

Bakgrund

För förrarbehörighet till personbil (B-behörighet) krävs godkänt förrarprov. Provet som avläggs vid Vägverkets förrarprovskontor innehåller en teoridel och ett körprov. Vägverket har förrarprovskontor på 28 orter i landet. Under år 2000 genomfördes 345 000 prov medan motsvarande antal för år 1999 var 319 000.

Motioner

I ett par motioner påtalas att det finns besvärande köer vid Vägverkets förrarprovskontor. Anna Åkerhielm (m) framhåller i motion Sk1026 yrkande 3 att de långa köerna innebär att eleverna, för att underhålla sina kunskaper, kan tvingas att ta fler körlektioner och därmed drabbas av ökade kostnader. Vägverket bör därför lösa problemet med köerna till körkortsproven. Bertil Persson (m) föreslår i motion T464 att ett gemensamt EU-körkort inrättas. Därmed skulle enligt motionären körkortsprovet kunna ske i vilket land som helst och de nuvarande köproblemen elimineras.

Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet har erfarit har Vägverket för att komma till rätta med de långa köerna infört ett nytt bokningssystem till förrarproven fr.o.m. den 1 april 2001. Systemet prioriterar dem som kommer väl förberedda till förrarprovet och kortar ned väntetiden mellan kunskapsprovet och det efterföljande körprovet, vilket enligt Vägverket kan leda till färre omprov. Den nya ordningen innebär följande:

- Den som beställer tid för kunskapsprov första gången, skall få en tid inom tre veckor.
- Den som får godkänt på kunskapsprovet skall erbjudas en tid för körprov inom tre veckor.
- Om kunskapsprovet inte godkänns får man tid för ett andra kunskapsprov inom tre veckor.
- Om körprovet inte godkänns får man tid för ett andra körprov inom tre veckor.

- Tid för tredje och följande kunskaps- eller körprov kommer att erbjudas tidigast efter åtta veckor.

Vägverket har vidare ökat rekryteringen av förarprovare samt omfördelat personalresurser till de platser där behoven är som störst. För att möta den ökade efterfrågan lånar dessutom Vägverket trafikinspektörer från Försvarsmakten. Utskottet vill vidare erinra om att förarprovningen i enlighet med riksdagens beslut tidigare under detta riksmöte sedan den 1 januari 2001 finansieras med avgifter. Vägverket har därmed getts ökade möjligheter att anpassa sin verksamhet till förändringar i efterfrågan på körkortsprov.

Utskottet anser att det är angeläget att verksamheten vid Vägverkets förarprovskontor är effektiv, håller god kvalitet och är väl dimensionerad till efterfrågan på körkortsprov. Med hänvisning till de åtgärder som Vägverket vidtagit för att komma till rätta med den besvärande kösituationen är utskottet inte nu berett att förorda att riksdagen vidtar någon åtgärd med anledning av de aktuella motionsyrkandena.

Vad gäller motion T464 (m) om att inrätta ett EU-körkort för att undvika köerna till de svenska förarprovskontoren vill utskottet klargöra att ett körkort från ett annat land inom EES-området (Danmark, Finland, Norge, Island, Tyskland, Frankrike, Storbritannien, Belgien, Nederländerna, Luxemburg, Liechtenstein, Spanien, Italien, Grekland, Portugal, Irland, Österrike) är giltigt i Sverige utan något krav på utbyte. För att avlägga körkortsprov i ett annat EES-land krävs dock bosättning i det aktuella landet.

Utskottet avstyrker mot denna bakgrund motionerna T464 (m) och Sk1026 (m) yrkande 3. Syftet med motionsförslagen förutsätts komma att tillgodoses.

Körkortsingripanden och körkortshantering

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslag (m, kd) om handläggningstiden för körkortsingripanden och om länsstyrelsernas körkortshantering med hänvisning till pågående beredning inom Regeringskansliet av ett utredningsförslag om körkortsingripanden.

Bakgrund

Utredningen om körkortsingripanden överlämnade i april 2000 betänkandet Körkortsingripanden (SOU 1998:26). I utredningen behandlas för- och nackdelar med en överflyttning av beslut om körkortsingripanden från länsstyrelserna till tingsrätterna. Enligt utredningen är den nuvarande handläggningen inte helt förenlig med artikel 4 i sjunde tilläggsprotokollet till Europakonventionen och artikel 14 i FN-konventionen. Båda artiklarna innehåller nämligen förbud mot att lagföra och straffa en person flera gånger för en och samma sak.

Motioner

Ingemar Vänerlov och Kjell Eldensjö (båda kd) refererar i motion T470 till ett fall där det tog nära elva månader efter ett trafikbrott till dess att körkortet drogs in. Motionärerna anser att handläggningstiden bör förkortas av hänsyn till dem som gjort sig skyldiga till trafikbrott och av trafiksäkerhetsskäl.

Rolf Gunnarsson (m) framhåller i motion T416 att länsstyrelsens körkorts-hantering bör bestå och inte koncentreras till Vägverkets huvudkontor i Borlänge.

Utskottets ställningstagande

Utredningen Körkortsingripanden har remissbehandlats och bereds enligt vad utskottet erfarit för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet är inte berett att föregripa resultatet av det pågående beredningsarbetet. Följaktligen avstyrks motionerna T416 (m) och T470 (kd).

EU-moped

Utskottets förslag i korthet

Utskottet förutsätter att Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar följer upp det nyligen fattade beslutet om regler för utbildning och behörighet för EU-moped. Därför avstyrks motionsförslag om medicinsk prövning och privat utbildning (s, m).

Bakgrund

Mopeder delas fr.o.m. den 1 november 1998 in i två klasser. Moped klass I (s.k. EU-moped) är konstruerad för en hastighet av högst 45 kilometer per timme. Moped klass II har pedaler och är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer per timme. Tidigare mopeder som har en konstruktiv hastighet på högst 30 kilometer per timme behandlas som moped klass II.

Den som skall köra EU-moped måste ha fyllt 15 år samt inneha körkort, traktorkort eller förarbevis. För att få köra övriga mopeder krävs endast att föraren har fyllt 15 år. För att få förarbevis krävs genomgång av särskild utbildning och godkännande vid ett prov. Utbildningen innehåller både teoretiska och praktiska moment medan provet enbart är teoretiskt. För att bedriva utbildning och ha rätt att anordna kunskapsprov krävs tillstånd som söks hos Vägverket.

Motioner

Lars Wegendal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s) anger i motion T432 att man, när riksdagen lade fast villkoren för förarbehörigheten för EU-moped, i första hand utgick från att det var unga människor som skulle för-

söka få förarbevis. Därför valdes ganska enkla rutiner med låga kostnader för den enskilde och inget krav på läkarundersökning. Utvecklingen har dock visat att EU-mopederna har blivit populära också bland många äldre personer. Personer som tidigare haft körkort för bil men som av medicinska skäl mist detta har i vissa fall kunnat få förarbevis för EU-moped. Motionärerna framhåller mot denna bakgrund att utvecklingen bör följas noga och om medicinska skäl föreligger bör läkarna informera sina patienter om det olämpliga i att framföra EU-moped.

Mikael Odenberg (m) konstaterar i motion T448 att det, när det gäller förarbehörighet för motorcykel och bil, är möjligt att utbilda sig privat. Motsvarande utbildningsmöjlighet bör enligt motionären även finnas för förarbevis för EU-moped.

Utskottets ställningstagande

Gällande bestämmelser om obligatorisk utbildning för att få behörighetsbevis för EU-moped trädde i kraft den 1 april 2000. Utskottet anser att det är viktigt att det nya regelsystemet följs upp. I Vägverkets sektorsansvar för vägtransportsystemet ingår att löpande följa bl.a. utvecklingen på trafiksäkerhetsområdet. Utskottet förutsätter att de av motionärerna aktualiserade frågorna uppmärksammas av Vägverket. Utskottet är därför nu inte berett att föreslå att riksdagen tar något initiativ med anledning av motionerna. De avstyrks följaktligen.

Åldersgräns för busskort

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till EG:s körkortsdirektiv och pågående beredningsarbete avstyrks ett motionsförslag (s) om sänkt åldersgräns för förarbehörighet för busskort för särskilt utbildade.

Bakgrund

Enligt körkortslagen (1998:488) krävs fyllda 21 år för förarbehörighet till buss (körkortsbehörighet D, DE).

Motion

Torgny Danielsson (s) framhåller i motion T460 att det vore önskvärt om ett undantag från 21-årsgränsen för busskort införs för elever som genomgått gymnasial yrkesförarutbildning och blivit godkända. Ett sådant undantag skulle förhindra den tidsmässiga lucka som finns i dag när eleverna är klara med sin utbildning före 21 års ålder. Bussbranschen skulle vidare få ökad möjlighet att rekrytera ungdomar för att klara sitt stora anställningsbehov.

Utskottets ställningstagande

Utskottet erinrar om att körkortslagen (1977:477) ändrades i mars 1996 (prop. 1995/96:118, bet. 1995/96:TU14, rskr. 1995/96:195) som en följd av Sveriges skyldighet att såsom EU-medlem införliva EG-rätten i den svenska rättsordningen. Enligt EG:s direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort gäller bl.a. behörighetsåldern 21 år för busskörkort. Genom det nämnda riksdagsbeslutet höjdes behörighetsåldern för busskörkort från 20 år till 21 år. Den sålunda ändrade regeln har överförts till den nya körkortslagen (1998:488), där den återfinns i 3 kap. 1 §. EG:s körkortsdirektiv tillåter ingen sådan nationell avvikelse från ifrågavarande bestämmelse som motionären förordar. Utskottet förutsätter att regeringen överväger frågan om sänkt åldersgräns i samband med pågående översyn inom EU av behörighetsfrågor för tunga vägfordon. Av detta följer att motion T460 (s) avstyrks.

Åldersgräns för mopedkörning m.m.

Utskottets förslag i korthet

Av bl.a. trafiksäkerhetsskäl avstyrks motionsförslag (m, kd) om att rätten att köra moped, motorcykel och bil skall gälla från det kalenderår man fyller ett visst antal år.

Bakgrund

Moped får endast föras av den som har *fyllt* 15 år. För att få körkort för lätt motorcykel skall körkortsinnehavaren ha *fyllt* 16 år. För att få körkort för personbil, tung motorcykel och lätt lastbil krävs att körkortsinnehavaren har *fyllt* 18 år.

Motioner

I fyra motioner föreslås att rätten att köra moped skall gälla från det kalenderår man fyller 15 år i stället för fr.o.m. det datum när man fyller 15 år. Det gäller motionerna T405 av Elizabeth Nyström och Maud Ekendahl (båda m), T409 av Rolf Gunnarsson (m), T412 av Mikael Oscarsson (kd) och T446 av Anita Sidén och Anne-Katrine Dunker (båda m). Motionärerna anför att nuvarande åldersgräns upplevs som orättvis när klasskamrater får börja köra moped vid olika tidpunkter. Gällande ordning anges vidare försvåra möjligheten att umgås med sina klasskamrater samtidigt som risken för olovlig mopedåkning kan öka. I motion T412 (kd) förordas att motsvarande förändring bör genomföras när det gäller rätten att köra motorcykel och personbil.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare behandlat likartade motionsyrkanden (bet. 1995/96:TU2 och bet. 1989/90:TU9). Av bl.a. trafiksäkerhetsskäl och med hänvisning till regelverket inom EU var utskottet inte berett att ställa sig bakom de förändringar av åldersgränserna som motionärerna förordade.

Utskottets uppfattning kvarstår. Utskottet avstyrker med det anförda motionerna T405 (m), T409 (m), T412 (kd) yrkande 1 och T446 (m).

Särskilt yttrande

Förarutbildningsfrågor

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Birgitta Wistrand (m) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

För att bli godkänd som handledare för privat övningskörning krävs att sökanden under minst fem år i obruten följd innehaft körkort. Det betyder att en person som har fått sitt körkort tillfälligt återkallat inte godkänns som privat handledare vid övningskörning förrän fem år efter det att han eller hon återfått sitt körkort. Trots att personen redan har fått sitt straff i form av indraget körkort belastas han eller hon därmed av ett ytterligare straff.

Enligt vår mening är det viktigt att den som är handledare är en person med gott omdöme och goda trafikfärdigheter. Det är dock fel att personer skall straffas flera gånger för en och samma sak. I sammanhanget kan nämnas att Vägverket också tidigare har föreslagit att spärrtiden för den person som vill fungera som handledare men som fått sitt körkort indraget skall minskas från fem till tre år. Vi förutsätter därför att denna fråga behandlas i samband med den pågående översynen av hur förarutbildningen kan vidareutvecklas.

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2000

2000/01:T405 av Elizabeth Nyström och Maud Ekendahl (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om mopedåldern.

2000/01:T407 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en lagändring som gör det möjligt för äldre att erhålla körkort med en begränsad behörighet.

2000/01:T408 av Yvonne Ångström och Kenth Skårvik (båda fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om forskning om vad som händer när äldre mister körkortet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utveckling av metoder för att identifiera äldre bilförare i riskzonen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om information i samband med förnyelse av körkort till äldre.
4. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring i lagen om körkort med begränsad behörighet i enlighet med vad som anförs i motionen.

2000/01:T409 av Rolf Gunnarsson (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ny åldersgräns för möjligheten att framföra moped.

2000/01:T412 av Mikael Oscarsson (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kalenderår i stället för födelsedatum skall vara avgörande vid åldersbestämmelser när det gäller rätt att köra moped, motorcykel och personbil.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsätta en utredning med uppgift att se över villkoren för ungdomar och körkort.

2000/01:T416 av Rolf Gunnarsson (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av en fortsatt decentraliserad verksamhet för körkortsfrågorna.

2000/01:T418 av Sofia Jonsson (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utredning om varför färre ungdomar tar körkort.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om översyn av teoriprovet.

2000/01:T423 av Johnny Gylling (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om körkortsutbildningen.

2000/01:T425 av Kenneth Lantz (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen begär att regeringen initierar en kampanj för utbildning i eco-driving riktad till befintliga körkortsinnehavare.

2000/01:T432 av Lars Wegendal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att noga följa utvecklingen vad gäller förarbevis för s.k. EU-moped och innehavarnas medicinska begränsningar.

2000/01:T444 av Helena Bargholtz (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de medicinska bestämmelserna för körkortsinnehav behöver ses över och anpassas till dem som gäller i resten av världen, där detta kan ske utan olägenhet.

2000/01:T446 av Anita Sidén och Anne-Katrine Dunker (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ändra åldersgränsen för moped.

2000/01:T448 av Mikael Odenberg (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om privat utbildning för erhållande av förarbevis för moped klass 1 (s.k. EU-moped).

2000/01:T449 av Carina Hägg (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en tidsgräns på två år vad gäller körkortsinnehav för den som är handledare vid privat övningskörning.

2000/01:T456 av Per Erik Granström m.fl. (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kostnader för körkortsutbildningen.

2000/01:T460 av Torgny Danielsson (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om undantag från 21-årsgränsen i körkortslagen.

2000/01:T464 av Bertil Persson (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om gemensamt EU-körkort.

2000/01:T470 av Ingemar Vänerlov och Kjell Eldensjö (båda kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om långa handläggningstider vid körkortsingripanden.

2000/01:T476 av Birgitta Carlsson och Rigmor Stenmark (båda c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om översyn av teoriprovet.

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om obligatorisk fortbildning för körkortsinnehavare.

2000/01:Sk1026 av Anna Åkerhielm (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ålägga Vägverket att lösa problemet med köerna till körkortsproven.

2000/01:Ub418 av Amanda Agestav (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ändring i 8 § körkortsförordningen i motionens anda.