Trafikutskottets betänkande 1987/88:16

om säkrare trafik m.m. (prop. 1987/88:50 bil. 1 och prop. 1987/88:100 bil. 8)

TU
1987/88:16

Sammanfattning

I betänkandet redovisas i proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet förordade riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetets fortsatta bedrivande inom väg-, sjö-, flyg- och järnvägstrafiken. Utskottet föreslår att de förordade riktlinjerna lämnas utan erinran av riksdagen.

Vidare behandlas och tillstyrks regeringens i nämnda proposition och i budgetpropositionen föreslagna medelsanvisningar till trafiksäkerhet, m.m.

I anslutning till propositionsförslagen behandlas ett 50-tal motionsförslag. Dessa avstyrks eller föreslås lämnade utan särskild åtgärd.

Vid betänkandet har fogats 14 reservationer – två av m- och fp-ledamöterna tillsammans, åtta av m-ledamöterna, tre av fp-ledamöterna samt en av vpk-ledamoten.

Endast i tre reservationer vänder man sig mot regeringens förslag, nämligen beträffande medelsanvisning under anslagen till Trafiksäkerhetsverket: Trafik och administration och till Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande.

Vid betänkandet har också fogats sex särskilda yttranden.

Propositionerna

Proposition 1987/88:50 bil. 1 (kommunikationsdepartementet)

Säkrare trafik

Regeringen har i avsnitt 10. Säkrare trafik (s. 196–232) berett riksdagen tillfälle att ta del av de av föredragande departementschefen förordade riktlinjerna för trafiksäkerhetsarbetets fortsatta bedrivande.

Anslag till C. Trafiksäkerhet

Regeringen har i avsnitt 18. Anslagsfrågor (s. 387–391) föreslagit riksdagen

att till Trafiksäkerhetsverket: Trafik och administration för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag av 30 353 000 kr.,

att till Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande för budgetåret 1988/89 anvisa ett anslag av 28 200 000 kr.

1 *Riksdagen 1987/88. 15 saml. Nr 16*

Regeringen har under avsnitt C. Trafiksäkerhet (s. 17–23) föreslagit riksdagen

att till Trafiksäkerhetsverket: Fordon och körkort för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag av 1 000 kr.,

att till Trafiksäkerhetsverket: Bil- och körkortsregister m.m. för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag av 1 000 kr.,

att godkänna de av föredragande departementschefen förordade riktlinjerna för försäljning av personliga registreringsnummer.

Motionerna

Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50

1987/88:T65 av Ingemar Eliasson m.fl. (fp) vari yrkas

5. att riksdagen beslutar minska trafiksäkerhetsverkets anslag C 1. med 2 milj.kr,

6. att riksdagen beslutar öka anslag C 4. Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande med 2 milj.kr.,

21. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av skärpta bestämmelser för att beivra rattonykterhet m.m.

1987/88:T66 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

26. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag om sänkt gräns för rattonykterhetsbrott före årsskiftet 1988-1989,

1987/88:T74 av Ylva Annerstedt (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till en förändrad trafiksäkerhetsförordning enligt vad i motionen anförts.

1987/88:T75 av Börje Stensson och Karl-Göran Biörsmark (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skärpt hastighetsövervakning.

1987/88:T85 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

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

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att den nyligen genomförda ändringen av körkortslagen, den s.k. 30-lagen, bör upphävas om tillämpningspraxis inte förändras,

11. att riksdagen beslutar upphäva lagen om förbud mot radarvarnare,

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

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upphävande av Svensk Bilprovning AB:s monopol.

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

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

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning om höjning av hastighetsgränsen vid bogsering från 20 till 40 km/tim.,

20. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om modern utrustning och nya metoder vid hastighetsövervakning,

23. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om högersväng i korsning med rött ljus.

1987/88:T89 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om hastighetsbestämmelserna.

1987/88:T95 av Mats Odell (c) vari yrkas

13. att riksdagen avvisar regeringens förslag om obligatorisk reflexsele i alla lastbilar.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988

1987/88:T202 av Bengt Westerberg m.fl. (fp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:Jo719 (fp) anförts om kontroll av avgasutsläpp vid den obligatoriska kontrollbesiktningen.

1987/88:T220 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen avslår regeringens förslag till anslag till C1. Trafiksäkerhetsverket: Trafik och administration på 26,151 milj.kr.,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avgiftsfinansiering av trafiksäkerhetsverkets verksamhet i denna del.

1987/88:T221 av Olle Grahn m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ökade intäkter för trafiksäkerhetsverket genom avgifter på förarprov så att ytterligare 10 milj.kr. levereras till statskassan.

1987/88:T306 av Margareta Andrén och Börje Stensson (båda fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en förenkling av bestämmelserna för uppsättande av ortnamnmärken, gårdsskyltar och andra vägvisningsmärken på landsbygden.

1987/88:T405 av Ingrid Hasselström Nyvall (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående vidareutbildning av äldre bilförare.

1987/88:T408 av Lars Svensson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om enhetliga regler och rekommendationer för hela landet vad gäller skyltning vid allmänna vägar.

1987/88:T412 av Stig Bertilsson och Jan Sandberg (båda m) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att bashastigheten på svenska motorvägar skall vara 130 km/tim.,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om hastighetsdifferentiering mellan 90- och 110-vägar,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om enhetlig bedömning av fartgränser för vägar av likartade slag i vårt land.

1987/88:T413 av Torgny Larsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att en särskild undersökningskommission bör inrättas för att förbättra trafiksäkerheten på vägarna.

1987/88:T415 av Inge Carlsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om obligatorisk bilprovning efter tre år.

1987/88:T418 av Hugo Bergdahl m.fl. (fp) vari yrkas att riksdagen beslutar om följande förändringar i trafiklagstiftningen beträffande framförande av A-traktorer, nämligen att körkort skall erfordras för färd på väg samt att, för erhållande av körkort, inte bara teoretiska utan även praktiska förarprov skall krävas.

1987/88:T419 av Elisabeth Fleetwood (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att trafiksäkerhetsverket får i uppdrag att utreda förutsättningarna för föreslagen färgmarkering av vägbanans linjer.

1987/88:T421 av Martin Olsson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ur trafiksäkerhetssynpunkt erforderliga ändrade regler för biltelefoner.

1987/88:T422 av Göthe Knutson och Gullan Lindblad (båda m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om inrättande av en särskild fordonsklass för batteridrivna elbilar i enlighet med motionen.

1987/88:T423 av Kerstin Keen (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av lagstiftningen då det gäller inställning av bilens yttre belysning.

1987/88:T424 av Elver Jonsson och Anders Castberger (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag om inrättande av en ny mellanklass för motorcykel upp till 400 cc.

1987/88:T426 av Lena Öhrsvik (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att sådana författningsändringar genomförs att de i motionen angivna kraven på bättre utmärkning av långa/tunga fordon kan uppfyllas.

1987/88:T428 av Göthe Knutson (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att punkten 10 i kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning ändras enligt följande:

10. Bestämmelserna i 11 § fordonskungörelsen (1972:595) om strålkastar-

rengörare gäller ej bil, som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1980 eller tidigare års modell.

1987/88:T429 av Bo Södersten och Ove Karlsson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av åtgärder för att öka fotgängarnas säkerhet vid övergångsställen och minska olyckorna vid sådana.

1987/88:T431 av Jan Sandberg (m) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att avskaffa kravet på extra körkort för tung MC,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om anordnande av s.k. hearings i syfte att avskaffa onödiga lagar och regler inom motorhobbyområdet.

1987/88:T435 av Lars Leijonborg (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om upphävande av Svensk Bilprovnings monopolställning.

1987/88:T439 av Jan Sandberg (m) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att den nyligen genomförda ändringen av körkortslagen, den s.k. 30-lagen, upphävs,
2. att riksdagen beslutar att lagen om förbud mot radarvarnare upphävs,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en s.k. ungdomsbil,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bilprovningens monopol,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om översyn av reglerna för provning av motorfordon,
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om uppmuntring av teknisk utrustning av trafiksäkerhetshöjande slag,
7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts avseende utredning om höjning av hastighetsgränsen för husvagnar från 70 till 90 km/tim.,
8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning om höjning av hastighetsgränsen vid bogsering från 20 till 40 km/tim.,
9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om högersväng i korsning med rött ljus.

1987/88:T440 av Wiggo Komstedt (m) och Per Arne Aglert (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ägareansvar för korttidshyrda fordon ersätts av föraransvar vid yrkesmässig korttidsuthyrning. Vidimerad kopia av hyreskontrakt accepteras som underlag.

1987/88:T709 av Hans Nyhage (m) och Marianne Andersson (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att s.k. head-set skall användas vid telefonering under bilkörning i enlighet med vad som anförts i motionen.

1 Säkerhet i trafiken som ett delmål i det övergripande målet för trafikpolitiken

I proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet (den trafikpolitiska propositionen) framhålls att uppgiften att minska antalet dödade och skadade i trafiken är en av de stora uppgifterna för trafikpolitiken.

Det övergripande målet för trafikpolitiken – att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader – vidareutvecklas sålunda, såvitt här är i fråga, i delmålet att transportsystemet skall utformas så att det motsvarar högt ställda krav på säkerhet i trafiken.

Såvitt avser arbetet med trafiksäkerhet på väg skall detta delmål – i överensstämmelse med vad som fastlades av statsmakterna redan i 1982 års riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m.m. (prop. 1981/82:81, TU 19 och 26, rskr. 231) – mera konkret vara

1) att det totala antalet dödade och skadade i trafiken skall fortlöpande minskas, vilket enligt vad föredragande departementschefen framhåller i propositionen skall vara ett uttryck för att samhället inte bör acceptera en utveckling mot sämre trafiksäkerhet,

2) att risken att dödas och skadas i trafiken skall fortlöpande minskas för alla trafikantkategorier, vilket enligt föredraganden skall innebära att trafiksäkerhetsinsatser skall sättas in över hela fältet, så att inte någon trafikantkategori glöms bort,

3) att risken att dödas och skadas i trafiken skall minskas i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade, varvid barnens problem skall särskilt beaktas, vilket enligt föredraganden uttrycker strävan att beakta behovet av säkerhet hos dem som är mest utsatta i trafiken.

För arbetet med säkerhet inom sjö-, flyg- och järnvägstrafiken skall delmålet mera konkret vara att trafiksäkerheten skall fortlöpande förbättras. Föredraganden konstaterar att säkerheten inom dessa trafikgrenar är betydligt större än inom vägtrafiken men att risk för olyckor och tillbud dock föreligger.

Utskottet har redan i betänkande TU 1987/88:13 godkänt de i den trafikpolitiska propositionen förordade riktlinjerna beträffande trafikpolitikens övergripande mål och delmål, varför den ovan lämnade redovisningen enbart tjänar som bakgrund till den följande framställningen om vad som i den trafikpolitiska propositionen förordas som närmare riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetets fortsatta bedrivande.

I propositionens avsnitt 10. Säkrare trafik (s. 196–232) presenterar föredraganden dessa närmare riktlinjer. Innan utskottet tar upp riktlinjerna till behandling vill utskottet – också som bakgrund till den följande framställningen – i korthet erinra om den statliga organisationen för trafiksäkerhetsarbetet m.m.

Central förvaltningsmyndighet för frågor om säkerheten i vägtrafiken är trafiksäkerhetsverket (TSV), i den mån dessa frågor inte hör till någon annan

myndighet. TSV:s huvuduppgift är att samordna trafiksäkerhetsarbetet. För att bistå TSV i denna uppgift har ett råd för samordning och planering knutits till TSV. I rådet ingår – förutom generaldirektören för TSV – företrädare på motsvarande nivå för rikspolisstyrelsen, socialstyrelsen, vägverket, transportforskningsberedningen, skolöverstyrelsen, Landstingsförbundet, Svenska kommunförbundet och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF). Dessa myndigheter och organisationer är på olika sätt engagerade i trafiksäkerhetsarbetet.

NTF är en riksorganisation som verkar som företrädare för och samordnare av det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet. NTF:s medlemmar utgörs i huvudsak av olika riksorganisationer samt av länens trafiksäkerhetsförbund och trafiksäkerhetsföreningarna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Medlen för verksamheten utgörs av bidrag från staten (se nedan) och trafikförsäkringsbolagen, intäkter från den egna förlagsverksamheten samt medlemsavgifter. NTF svarar bl.a. för s.k. pläderande information i trafiksäkerhetsfrågor.

Det ovannämnda till TSV knutna trafiksäkerhetsrådet skall varje år till regeringen avge en programplan för trafiksäkerhetsarbetet under de kommande tre budgetåren. Detta trafiksäkerhetsprogram är avsett att fungera som ett övergripande program för det samlade trafiksäkerhetsarbetet i landet och för samordningen av olika myndigheters och organisationers trafiksäkerhetsarbete. I rådets år 1987 till regeringen avgivna trafiksäkerhetsprogram avseende planeringsperioden 1988/89–1990/91 framhålls hastighetsanpassning, oskyddade trafikanter, nyblivna bilförare, trafikonykterhet, funktionsnedsättningar hos trafikanter, trafikanters informationsinhämtning samt barn i trafiken som väsentliga problemområden för det samordnade trafiksäkerhetsarbetet.

För sjöfarten svarar sjöfartsverket för nivån på sjösäkerhetsarbetet. En särskild sjöfartens haverikommission finns för utredning av allvarliga sjöolyckor. För luftfartens del har luftfartsinspektionen inom luftfartsverket det samlade ansvaret för säkerhetsarbetet. Även för utredning av allvarliga luftfartsolyckor finns en särskild haverikommission, statens haverikommission. I den trafikpolitiska propositionens avsnitt 7 om en framtidsinriktad järnvägspolitik föreslås bl.a. att en järnvägsinspektion skall inrättas vid det föreslagna banverket. Järnvägsinspektionen skall ha att tillvarata säkerhetsfrågorna inom järnvägsområdet.

I närmast följande avsnitt i betänkandet kommer utskottet att i huvuddrag redovisa de förordade riktlinjerna för trafiksäkerhetsarbetets fortsatta bedrivande samt motionsförslag i ärendet som har anknytning till dessa riktlinjer. I därefter följande avsnitt i betänkandet behandlas vissa under den allmänna motionstiden i år väckta motionsförslag i olika trafiksäkerhetsfrågor. Slutligen behandlas regeringens förslag i proposition 1987/88:100 bilaga 8 (budgetpropositionen) och i den trafikpolitiska propositionen om anslag m.m. under sjätte huvudtitelns rubrik C. Trafiksäkerhet jämte därtill anknutna motionsförslag. Motionsförslagen utgörs dels av sådana som väckts under den allmänna motionstiden i år, dels av sådana som väckts med anledning av den trafikpolitiska propositionen.

Ett stort antal av de frågor som tas upp i motionerna var föremål för en ingående behandling i utskottets tidigare under innevarande riksmöte avgivna betänkande TU 1987/88:1 om trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m. m., i vilket behandlades motionsförslag om trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m.m., som väcktes under den allmänna motionstiden 1987. Betänkandet godkändes av riksdagen den 11 november 1987. För närmare uppgifter om bakgrunden i frågor som tas upp igen i de nu aktuella motionerna och utskottets syn på dessa frågor kommer utskottet att i vissa fall hänvisa till vad som anfördes i nämnda betänkande, som i det följande anges med TU 1987/88:1.

I den följande framställningen kommer följande förkortningar att användas för vissa i sammanhanget aktuella författningar, nämligen VTK för vägtrafikkungörelsen (1972:603), FK för fordonskungörelsen (1972:595), BRK för bilregisterkungörelsen (1972:599), KLK för körkortslagen (1977:477), KKF för körkortsförordningen (1972:722) samt VMF för vägmärkesförordningen (1987:1001).

2 Riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetets fortsatta bedrivande, m.m.

Propositionsförslagen

I den trafikpolitiska propositionen presenterar föredraganden i avsnittet 10. Säkrare trafik (s. 196–232) de riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetets fortsatta bedrivande som han förordar. Riksdagen bereds tillfälle att ta del av de förordade riktlinjerna, vilka i huvuddrag är följande.

Om offensivt trafiksäkerhetsarbete

- Trafiksäkerhetsarbetet bör vara offensivt, utnyttja modern teknologi och baseras på vetenskapliga rön.
- Det skall bygga vidare på den modell för samordnat arbete som används i dag.

Om trafiksäkerhetsprogrammet som basen i trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken

- De nuvarande målen för trafiksäkerheten bör vidareutvecklas så att de kan bli mer styrande för det fortsatta arbetet.
- Den nuvarande modellen för samordnat trafiksäkerhetsarbete utgör en god grund för fortsatta insatser.
- Trafiksäkerhetsrådets program bör utgöra basen i det framtida trafiksäkerhetsarbetet.
- Programmet bör utvidgas till att belysa även frågor rörande räddning och rehabilitering av personer som skadas vid trafikolyckor.

Om modern teknologi för att öka trafiksäkerheten

- Myndigheter och organisationer med verksamhet inom trafiksäkerhetsområdet bör nära följa utvecklingen inom den moderna informationsteknologin.

- Man bör därvid söka styra utvecklingen så att den nya teknologin förmår tillgodose högt ställda krav på trafiksäkerhet.
- Tekniken bör tillämpas som komplement till eller ersättning för mer traditionellt inriktat trafiksäkerhetsarbete.

Om det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet

- Den pläderande informationen är av central betydelse i arbetet för en säkrare trafik.
- Det bör finnas förutsättningar att stärka det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet genom ökade insatser från försäkringsbolagen.

Om förstärkt analysverksamhet

- TSV:s resurser för analysverksamhet skall förstärkas.
- I analysverksamheten bör prognos- och scenarioverksamhet ingå.

Om hastighetsanpassning

- Informationsinsatser för förbättrad hastighetsanpassning bör genomföras.
- Trafikpolisen bör inom sitt verksamhetsområde prioritera hastighetsövervakningen.
- För att ytterligare effektivisera verksamheten skall extra medel avsättas för anskaffning av modern övervakningsutrustning.
- Nya metoder för hastighetsövervakning bör prövas.
- Den marginal som i dag används vid polisens hastighetsmätningar bör minskas med hänsyn till ny teknik inom området.
- Bötesbeloppen för fortkörning bör höjas och ytterligare differentieras.
- Körkortet bör i större utsträckning kunna omhändertas omedelbart vid överträdelser av väsentliga trafikregler, bl.a. vid allvarliga hastighetsöverskridanden.

Om nyblivna bilförare

- Provisoriskt körkort bör införas för nyblivna förare.
- Om den nyblivna föraren under en tvåårig försöksperiod inte begår några grövre trafikbrott skall han få permanent körkort.
- Vid grövre brott återkallas det provisoriska körkortet och föraren får genomgå ny utbildning och nytt prov.
- Övningskörning bör få påbörjas vid en ålder av 17 år och 6 månader.

Om trafikonykterhet

- Utbildning och information inriktad på att förebygga att alkoholpåverkade personer framför fordon bör intensifieras.
- Lämplighetsprövningen innan körkort återlämnas eller körkortstillstånd medges för personer som begått trafiknykterhetsbrott bör utvecklas.

Om trafikanternas möjlighet att inhämta information

- Förenklingar i utmärkning med vägmärken utmed gator och vägar bör genomföras.
- Utrustningskrav på högt placerade bromsljus bör införas för personbilar.
- Lätta och tunga lastbilar samt bussar bör utrustas med reflexsele.

- Gång- och cykeltrafik bör så långt möjligt skiljas från biltrafik.
- Snöröjning och halkbekämpning på gång- och cykelbanor bör ges hög prioritet.
- Informationsinsatser för att öka användningen av fotgängarreflexer och cykelhjälmar bör genomföras.

Om barn i trafiken

- Fortsatt satsning bör göras på att separera barn och motorfordonstrafik.
- Lägre hastighetsgränser bör tillämpas där barn ofta vistas.
- Förskolans och skolans roll i trafiksäkerhetsfostran bör ges ökad tonvikt.
- Utbildningen bör knytas till barns och ungdomars olika trafikantroller.
- Erfarenheterna av trafiksäkerhetsutbildning i förskola och skola bör tillvaratas och spridas i syfte att uppnå en över hela landet likvärdig, god verksamhet.
- Trafiksäkerhetsfrågorna bör ges ökat utrymme inom grundut- och fortbildningen av lärare.
- Barns användning av cykelhjälmar bör stimuleras.

Om funktionsnedsättningar och trafiksäkerhet

- Funktionshandikappades och äldres säkerhet i trafiken bör särskilt beaktas.

Om övriga åtgärder inom vägtrafiken

- Det internationella arbetet med harmonisering av fordonsbestämmelser bör prioriteras.
- Samarbetet mellan TSV och polisen vad avser kontroller av den tunga trafiken bör utvecklas.

Om säkerheten inom sjö-, flyg- och järnvägstrafik

- Trafiksäkerheten inom sjö-, flyg- och järnvägstrafiken bör förbättras.

Motionsförslag

Motionsyrkanden, vari motionärer kritiserar dessa riktlinjer eller framför synpunkter som har anknytning till dem, har väckts i fråga om (1) till "Hastighetsanpassning" knutna frågor om automatiserad hastighetsövervakning, radarvarnare och körkortsåterkallelse, (2) till "Trafikonykterhet" knuten fråga om införande av ny promillegräns för straffbarhet, m.m. samt (3) till "Trafikanternas möjlighet att inhämta information" knuten fråga om införande av krav på utrustning med reflexsele. Utskottet tar nu upp dessa motionsyrkanden till behandling men inleder med hänsyn till förslagen beträffande "Hastighetsanpassning" med att behandla motionsyrkanden om hastighetsgränser.

Om hastighetsgränser för fordon

Enligt 64 § VTK får fordon inte föras med högre hastighet än 50 km/tim inom tättbebyggt område. Utom tättbebyggt område får fordon inte föras med

högre hastighet än 70 km/tim (bashastighet). TSV får dock föreskriva att högsta tillåtna hastighet skall vara 90 eller 110 km/tim. Speciella hastighetsbegränsningar finns enligt 66 och 67 §§ VTK för vissa slag av fordon och fordonskombinationer.

Särskilda föreskrifter om färdhastighet kan meddelas genom lokala trafikföreskrifter.

Översyn m.m. av hastighetsgränserna

I tre motioner framförs yrkanden som syftar till översyn m.m. av hastighetsgränserna. I motion T412 (m) begärs (yrkande 1) att högsta tillåten hastighet på motorvägarna skall vara 130 km/tim i stället som för närvarande 110 km/tim. I motion T85 (m) begärs (yrkande 9) att en översyn av hastighetsgränserna på vårt vägnät skall ske och resultera i förslag som kan avse höjning av hastighetsgränserna på vissa delar av vägnätet och sänkning på andra delar. I motion T89 (m) begärs (yrkande 10) att hastighetsgränserna skall utformas så att trafikanterna upplever dem som motiverade. Motionärerna motsätter sig en generell sänkning av hastighetsgränserna. I motion T412 (m) påpekas att högsta tillåten hastighet på en väg som går genom olika län kan variera mellan länen trots att vägen är av likartad beskaffenhet hela den aktuella sträckan. Motionärerna önskar för sådana vägar enhetliga hastighetsgränser och begär därför – vad de kallar – en differentiering mellan 90- och 110-vägar (yrkande 2), varvid 110 km/tim skulle vara en högsta tillåten hastighet på Europa- och riksvägar som inte är motorvägar. Motionärerna vänder sig också mot att liknande olikheter beträffande högsta tillåten hastighet kan förekomma inom ett län och begär en enhetlig bedömning av hastighetsgränser för vägar av likartat slag i vårt land (yrkande 3). I motionerna framhålls som motivering för höjningar av tillåten hastighet bl.a. att vägarna och väghållningen har förbättrats och att bilarna har blivit bättre under årens lopp.

Motorvägarna torde vara de säkraste av våra vägar. Emellertid gör ökad hastighet att olyckorna blir svårare. Då vi i vårt land vidare har motorväg på jämförelsevis korta sträckor skulle vi få tvära förändringar i trafikrytmen om tillåten hastighet på motorvägssträckorna skulle vara 130 km/tim. Med hänsyn till det nu anförda och till att luftföroreningarna från bilarna blir större med ökade hastigheter avstyrker utskottet motionsförslaget att 130 km/tim skall tillåtas som högsta hastighet på våra motorvägar.

I betänkande TU 1987/88:1 (s. 8-9) behandlade utskottet motionsförslag som var likartade med dem som framförs i motionerna T85 (m) och T89 (m). Utskottet redogjorde för överväganden som ligger till grund för nuvarande hastighetsgränser och framhöll att TSV följer hastighetsutvecklingen och gör de översyner av hastighetsgränserna som föranleds härav. Bl.a. framhöll utskottet att TSV genomför en mera allmän översyn av systemet med hastighetsgränser och att resultat från detta översynsarbete beräknas föreligga under åren 1988 och 1989. Det kan här nämnas att vissa i denna översyn ingående fältmätningar i Kopparbergs län numera har slutförts. Utskottet föreslog att de i TU 1987/88:1 aktuella motionerna om översyn av hastighetsgränserna skulle lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

Även syftena med de nu aktuella förslagen i motionerna T85 (m) och T89 (m) samt i T412 (m), såvitt avser yrkandena 2 och 3, torde tillgodoses genom den uppföljning av hastighetsgränser som TSV gör och bör därför kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

Det kan i detta sammanhang nämnas att man inom TSV överväger en förenkling av skyltningen av tillåten hastighet på vägarna. Förslag som tidigare har diskuterats har bl.a. varit att införa vägmärken för tättbebyggt område och slopa utmärkningen för bashastigheten (70 km/tim) resp. att utom tättbebyggt område endast ha vägmärken för avvikelser från bashastigheten.

Hastighetsgränsen för bil med husvagn

För en bil med en husvagn av vanlig typ gäller enligt 66 § VTK att högsta tillåtna hastighet är 70 km/tim – i den mån inte lägre hastighet gäller för vägen.

I motionerna T85 (m) och T439 (m) begärs (yrkande 18 resp. 7) att hastighetsgränsen för bil med husvagn skall höjas till 90 km/tim. Som motivering för en höjning av hastighetsgränsen framhålls bl.a. att husvagnarna har utvecklats i tekniskt avseende samt att trafiksäkerheten skulle förbättras genom att antalet omkörningar skulle bli färre.

Utskottet avstyrkte i TU 1987/88:1 (s. 9–10) ett motionsförslag som var likartat med de här aktuella. Utskottet hänvisade till att det dåvarande statens trafiksäkerhetsråd i betänkandet (SOU 1966:41) Fordonskombinationer – Längder och hastigheter bl.a. hade framhållit att vid inbromsning av bil med husvagn s.k. fällknivsverkan genom påskjutskraften från släpvagnen hade visat sig uppstå mycket snabbt och vara svår att bemästra samt att för en kombination med bromsad släpvagn 50 km/tim hade visat sig vara en säker hastighet vid normalt väglag, 70 km/tim en godtagbar hastighet men 90 km/tim en hastighet som inte kunde rekommenderas.

Någon anledning till ändrat ställningstagande av utskottet i frågan om höjning av hastighetsgränsen för bil med husvagn finns inte. De här aktuella motionsförslagen avstyrks således.

Hastighetsgränsen vid bogsering

I motionerna T85 (m) och T439 (m) begärs (yrkande 19 resp. 8) att hastighetsgränsen vid bogsering skall höjas från 20 km/tim till 40 km/tim. Det framhålls bl.a. att fordonsekipage vid bogsering utgör ett betydande hinder för den övriga trafiken på grund av den låga hastighet varmed de får framföras.

Den 1 april 1986 höjdes genom ändring i 66 § VTK (SFS 1985:380) hastighetsgränsen från 20 km/tim till 30 km/tim för bil med efterfordon i sådan kombination som motionärerna torde avse, dvs. en bil bogserar med draglina ett annat fordon. Erfarenheter av denna höjning av hastighetsgränsen bör enligt utskottets mening avvaktas innan en ytterligare höjning övervägs. I sammanhanget måste bl.a. beaktas att bromssträckan förlängs för efterfordonet vid en höjd hastighet. Utskottet kan således inte biträda motionsförslagen. De avstyrks sålunda.

Ungefär hälften av dagens trafik går med hastigheter över de tillåtna. Beräkningar som har gjorts av statens väg- och trafikinstitut (VTI) visar att ca 200 människoliv skulle kunna sparas årligen om ingen överskred hastighetsgränserna (SOU 1987:43 s. 36). Åtgärder mot hastighetsöverträdelser är sålunda mycket angelägna.

Som föredraganden framhåller i den trafikpolitiska propositionen krävs det breda och samordnade insatser mot för höga hastigheter. Man måste, som han påpekar, arbeta med olika slags åtgärder såsom information till trafikanterna, skärpt övervakning, skärpta straff samt regler för körkortsåterkallelse m.m. I det föregående har i korthet redovisats föredragandens förslag om olika åtgärder för hastighetsanpassning. Föredraganden redogör närmare för förslagen på s. 211–214 i propositionen.

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

Försöksverksamhet med nedsatta hastigheter

I motion T75 (fp) begärs (yrkande 1) en försöksverksamhet med nedsatta hastigheter med skärpt övervakning av hastigheterna med användande av nya metoder. Försöksverksamheten bör enligt motionärerna komma till stånd genom samverkan mellan VTI samt trafikpolisen, länsstyrelsens naturvårdsenhet och vägförvaltningen i Östergötlands län. Speciella mätningar i natur och vägslitage m.m. utefter Europaväg 4 mellan Jönköping och Nyköping föreslås.

Rikspolisstyrelsen genomförde tillsammans med VTI år 1986 en undersökning av effekten av ökad hastighetsövervakning i tätort. Allmänheten informerades först om att intensifierad hastighetsövervakning skulle äga rum. Därefter gjordes mätningar av hastigheterna och fordonsförare intervjuades för att deras attityder skulle utrönas. En rapport om undersökningen beräknas komma att framläggas under våren 1988.

Genomförandet av denna undersökning visar att man inom VTI och polisen är öppna för att göra undersökningar av det slag som motionärerna önskar. Motionsförslaget bör därför inte föranleda något initiativ från riksdagens sida utan kan avslås.

Utrustning för automatiserad hastighetsövervakning

Som nämnts i det föregående förutskickar föredraganden att polisens utrustning för hastighetsövervakning skall moderniseras och nämner därvid bl.a. utrustning för automatiserad hastighetsövervakning.

I motion T85 (m) anförs bl.a. att det är mycket viktigt att rättssäkerhetsaspekterna belyses noggrant vid ändring av och införande av ny teknik för hastighetsövervakningen. Motionärerna framhåller att de motsätter sig t.ex.

användande av obemannade, stationära radarkontroller med videoupptagning samt begär (yrkande 20) att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad de anfört i här aktuellt avseende.

Rikspolisstyrelsen (RPS) har på uppdrag av regeringen utrett förutsättningarna för att införa automatiserad hastighetsövervakning. I en i december 1987 avgiven rapport över uppdraget avråder RPS från införande av automatiserad hastighetsövervakning med hänsyn till att en sådan övervakning förutsätter införande av ett strikt ansvar för fordonsägaren för hastighetsöverträdelser. RPS framhåller att riksdagen och regeringen har vidtagit eller initierat vissa åtgärder som med största sannolikhet innebär att hastighetsproblemet ändå kan begränsas.

RPS rapport remissbehandlas för närvarande. Mot denna bakgrund synes motionsförslaget kunna lämnas utan särskild åtgärd.

Radarvarnare

Bland vidtagna åtgärder som sannolikt innebär att hastighetsproblemet kan begränsas framhåller RPS bl.a. riksdagens beslut (prop. 1987/88:49, TU 6, rskr. 90) att genom lagen (1988:15) om förbud mot radarvarnare, vilken träder i kraft den 1 april i år, förbjuda tillverkning, innehav, överlåtelse och användning av radarvarnare. Sådana används av bilförare för att undgå upptäckt vid hastighetsöverträdelser.

I motionerna T85 (m) och T439 (m) begärs (yrkande 11 resp. 2) att förbudet mot radarvarnare skall upphävas. I motion T85 (m) hävdas det att införandet av förbudet saknar förankring i människornas rättsmedvetande.

Som utskottet framhöll då utskottet behandlade frågan om förbud mot radarvarnare är det uppenbart att hastighetskontroller med hjälp av radar mister sin effekt om bilisterna genom att använda radarvarnare uppmärksammar kontrollerna i förväg. Det beslutade förbudet bör därför inte ändras. Utskottet avstyrker således motionsförslagen.

Återkallelse av körkort

Riksdagen antog under våren 1986 vissa ändringar i 16 § KKL som bl.a. innebär att återkallelse av körkort skall ske i större utsträckning än vad som tidigare har varit fallet vid grova hastighetsöverträdelser (prop. 1985/86:115, TU 27, rskr. 348). Ändringarna i nu nämnt avseende trädde i kraft den 1 juli 1986. Före dessa ändringar ansågs överskridande med 30–40 km/tim utgöra grund för återkallelse av körkortet, men vid en dylik, enstaka hastighetsöverträdelse hade dock oftast varning ansetts vara en tillräckligt ingripande åtgärd. Rörde det sig om ett ännu större hastighetsöverskridande (50 km/tim) hade körkortet i flertalet fall återkallats – i vart fall om överskridandet hade ägt rum inom tättbebyggt område. Numera skall emellertid överskridanden av den tillåtna hastigheten med mer än 30 km/tim vara av den arten att tillämpning av bestämmelserna om återkallelse av körkort i numera 16 § p. 3 KKL bör komma i fråga. I vissa fall – vid begränsningar till låga hastigheter såsom t.ex. till 30 km/tim utanför skolor m.m. – skall redan ett överskridande med 20 km/tim kunna anses vara av den karaktären att återkallelse bör komma i fråga (prop. 1985/86:115 s. 9).

I betänkandet TU 1987/88:1 (s. 12–13) behandlade utskottet motionsförslag vari begärdes att skärpningen av KKL skulle upphävas. Motionärerna kritiserade att körkort återkallades utan tillräckliga hänsyn till den enskildes förhållanden. Körkortet hade, påpekade motionärerna, betydelse för den enskilda individens möjlighet att fungera väl i vardagen.

Utskottet avstyrkte motionsförslaget och framhöll att – *innan erfarenheter* av effekter i olika avseenden av skärpningen av KKL hade vunnits – det inte fanns någon anledning för utskottet att ändra sin tidigare uttalade mening att användning av körkortsåterkallelse var en viktig åtgärd när det gäller att bryta olycksutvecklingen på vägarna. Utskottet anförde emellertid att utskottet ville – liksom föredragande departementschefen gjorde i anslutning till förslaget om ökad användning av återkallelseinstitutet vid grova hastighetsöverträdelser (prop. 1985/86:115 s. 9) – erinra om att körkortslagstiftningen allmänt förutsätter en individualiserad bedömning. *Vidare framhöll utskottet med skärpa att bedömningen i en fråga om körkortsåterkallelse kan – och bör – påverkas av omständigheterna i det enskilda fallet.*

I de nu aktuella motionerna T85 (m) och T439 (m) begärs (yrkandena 10 resp. 1) återigen att skärpningen av KKL skall upphävas. Enligt motion T85 (m) har utskottets uttalande i TU 1987/88:1 inte lett till någon märkbar förändring i praxis när det gäller hänsyn till förhållandena i de enskilda fallen då återkallelse av körkort har aktualiserats.

Med hänsyn till den korta tid som har gått sedan utskottet gjorde uttalandet i TU 1987/88:1 är utskottet inte berett att nu biträda motionerna på annat sätt än att utskottet med största skärpa vill erinra om vad utskottet anförde i nämnda betänkande. Utskottet förutsätter att regeringen noga följer frågan om återkallelse av körkort.

Med hänsyn till det anförda torde motionsförslagen kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

Om trafikonykterhet

För att t.ex. en bilförare skall kunna ställas till ansvar för s.k. rattonykterhet enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott räcker det med att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men ej till 1,5 promille. Vid högre alkoholkoncentration i blodet blir det fråga om ansvar för rattfylleri.

Sänkning av den nedre gränsen för ansvar för rattonykterhet

Föredraganden påpekar att risken för olyckor ökar mätbart redan vid en alkoholkoncentration i blodet som är lägre än 0,5 promille. Han anmäler att chefen för justitiedepartementet överväger en sänkning av den nedre gränsen för ansvar för rattonykterhet och att förslag om detta kan komma att föreläggas regeringen redan under år 1988.

I motion T66 (vpk) begärs (yrkande 26) att ett förslag om sänkt nedre gräns för ansvar för rattonykterhet skall läggas fram före årsskiftet 1988–1989.

Justitieministern förutskickade i budgetpropositionens bilaga 4 (s. 26) att frågan om sänkning av straffbarhetsgränsen för trafiknykterhetsbrott skulle behandlas i anslutning till att fråga om att ersätta blodprov med prov av

utandningsluften som rättsligt bevismedel i trafiknykterhetsbrott skulle beredas i regeringskansliet. Beskedet i den trafikpolitiska propositionen att förslag kan komma att föreläggas regeringen redan under år 1988 bör enligt utskottets mening kunna tillgodose syftet med motionsyrkandet. Det avstyrks därför.

Skärpta åtgärder mot dem som kör alkoholpåverkade

I motion T65 (fp) anförs att det behövs skärpta åtgärder mot dem som kör alkoholpåverkade. De som återfaller i rattonykterhet måste, framhåller motionärerna, behandlas och kontrolleras så att risken för återfall minimeras. Motionärerna begär (yrkande 21) att riksdagen som sin mening skall ge regeringen detta till känna.

Föredraganden har förutskickat en rad åtgärder som innebär skärpta åtgärder mot dem som kör alkoholpåverkade eller som misstänks för att göra detta.

Som redan nämnts har en sänkning av straffbarhetsgränsen för trafiknykterhetsbrott och användning av luftutandningsprov i stället för blodprov som bevismedel förutskickats.

Utredningen (K 1986:01) om vissa körkortsfrågor avgav under hösten 1987 betänkandet (SOU 1987:43) Snabbare körkortsingripanden m.m. Utredningen föreslår åtgärder som skall möjliggöra snabbare körkortsingripanden mot förare som inte följer väsentliga trafikregler. Utredningen föreslår bl.a. att den som har dömts för trafiknykterhetsbrott och som har fått sitt körkort återkallat skall, för att få körkort på nytt, visa genom blod- och psykologtester att han inte missbrukar alkohol. Sedan körkort erhållits skall körkortshavaren under en tvåårsperiod vid återkommande tillfällen – också genom blod- och psykologtester – visa att återfall i missbruk av alkohol inte har skett. Föredraganden anför att han avser att återkomma till regeringen med förslag på detta område.

I avvaktan på förslag av regeringen till åtgärder bör motionsförslaget lämnas utan särskild åtgärd.

Om trafikanternas möjlighet att inhämta information

Reflexsele

Som nämnts föreslår föredraganden bl.a. att ett krav skall införas på att lätta och tunga lastbilar samt bussar skall medföra reflexsele. Förslaget grundas på ett förslag av Svenska transportarbetareförbundet om att yrkesförare i vissa situationer skall använda reflexsele, vilket förslag har remissbehandlats.

I motion T95 (c) begärs (yrkande 13) att krav på att medföra reflexsele inte skall införas beträffande lastbilar. Motionären anser att det inte är rimligt att kräva att alla lätta och tunga lastbilar skall medföra reflexsele. Medförande av sådan bör enligt motionären stimuleras genom rekommendationer av TSV.

Användande av reflexsele då en förare under mörker måste vistas på vägen vid sitt fordon torde minska olycksrisker. Sålunda har enligt föredraganden TSV i sitt yttrande i ärendet angett att under treårsperioden 1984–1986 en

förare dödades och sex skadades vid olyckor i fall där reflexsele skulle ha kunnat minska risken.

Föredraganden anför att det är möjligt att man med information och rekommendationer successivt kan öka förståelsen för användande av reflexsele, men för att förarna skall ha tillgång till sådan bör ett krav införas. Utskottet instämmer med föredraganden i detta och har således inte något att erinra mot den av honom förordade riktlinjen beträffande medförande av reflexsele. Därmed avstyrks motionsförslaget.

Utskottets sammanfattande syn på de förordade riktlinjerna

Som utskottets sammanfattande syn på de av föredraganden förordade riktlinjerna för trafiksäkerhetsarbetets fortsatta bedrivande vill utskottet framhålla följande.

Trafiksäkerhetsarbetet är mycket angeläget. När det gäller trafiksäkerhet på väg visas detta bl.a. av att det samlade trafiksäkerhetsarbetet sedan omläggningen till högertrafik år 1967 uppskattningsvis har räddat 17 000 liv och förhindrat mer än en halv miljon trafikskador. Trots att stora resurser av olika slag läggs ned på trafiksäkerhetsarbetet inträffar dagligen olyckor som medför dödlig utgång samt svårare och lindrigare personskador. I inledningen till propositionens avsnitt om Säkrare trafik lämnas en rad uppgifter om olycksutvecklingen. Som framgår av dessa uppgifter har emellertid det senaste året inneburit att en tidigare utveckling med ökade olyckor har brutits och att antalet dödade och skadade har minskat. Som föredraganden framhåller måste denna förbättring fortsätta och arbetet med att förbättra trafiksäkerheten intensifieras. Även när det gäller sjö-, flyg- och järnvägstrafiken är det – som föredraganden framhåller – väsentligt att trafiksäkerhetsarbetet bedrivs med ökad kraft och intensitet. Även om riskerna för olyckor inom dessa trafikgrenar är mindre än inom vägtrafiken kan varje olycka dock få svåra konsekvenser med hänsyn till att det är fråga om masstransporter m.m.

De av föredraganden förordade riktlinjerna för trafiksäkerhetsarbetets fortsatta bedrivande synes väl ägnade att ligga till grund för arbetet med att förbättra trafiksäkerheten på väg samt inom sjö-, flyg- och järnvägstrafiken. Någon erinran mot huvuddragen i dessa riktlinjer har inte framkommit i motionerna. Utskottet föreslår därför att riksdagen lämnar de förordade riktlinjerna utan erinran.

3 Vissa vägtrafikfrågor m.m.

Högersväng i korsning med rött ljus

I motionerna T85 (m) och T439 (m) tas upp frågan om högersväng i korsning med rött ljus. Motionärerna begär (yrkande 23 resp. 9) att man närmare skall överväga om det i en vägkorsning med fordonssignal som visar röd signalbild inte ändå skall kunna vara tillåtet att åt höger köra in på den korsande vägen, dock med väjningsplikt mot fordon som med samma färdriktning framförs på denna väg. I motion T85 (m) framhålls bl.a. att det av miljöskäl är viktigt att minska antalet stopp för bilar.

Utskottet anser att undantag från förbudet att köra mot rött ljus i fordonssignal inte bör kunna komma i fråga. Undantag skulle bl.a. kunna leda till att respekten för rött ljus i trafiksignal över huvud taget skulle minska. Genom att i vägkorsningar, där så är lämpligt, inrätta körfält för högersvängande trafik liksom genom andra dylika arrangemang kan man enligt utskottets mening uppnå en smidig avledning av trafik åt höger. Utskottet avstyrker således motionsförslagen.

Användning av mobiltelefon i motordrivna fordon

I två motioner tas upp frågor om användning av mobiltelefon i motordrivna fordon. I motion T421 (c) begärs bestämmelser om användandet och i motion T709 (m,c) begärs att det skall krävas att s.k head-set används vid telefonering. Head-set beskrivs som bestående av en hörlur vid ena örat och en mikrofon vid munnen. Motionärerna framhåller att bilförare som telefonerar i bilen riskerar att brista i uppmärksamhet på trafiken, och de vill med sina förslag minska dessa risker.

Utskottet behandlade och avstyrkte i TU 1987/88:1 (s. 14–15) ett motionsförslag som hade samma syfte som de nu aktuella förslagen har. Utskottet framhöll att grundregeln i 5 § första stycket VTK om iakttagande av omsorg och varsamhet i trafiken och regeln i 19 § VTK med krav på att en fordonsförare skall kunna föra sitt fordon på betryggande sätt samt de straffbestämmelser som är knutna till dessa regler utgjorde tillräcklig vägledning i fråga om användande av mobiltelefon i fordon. Utskottet nämnde också att det på marknaden fanns och där efterfrågades mobiltelefoner som är försedda med sådana mikrofoner och högtalare som medger att fordonsföraren inte behöver hålla i en lur vid användning av mobiltelefonen.

Med hänvisning till vad utskottet sålunda anförde i TU 1987/88:1 i den här aktuella frågan avstyrker utskottet motionsförslagen.

Ökad säkerhet för gående på övergångsställen

I motion T429 (s) framförs – med uppgifter om dödade och skadade – krav på ökad säkerhet för gående på övergångsställen. Motionärerna begär sålunda en entydig stopplikt för bilförare vid övergångsställen samt att trafikövervakningen vid och straffet för påkörning av gående på övergångsställen skärps. m.m.

Enligt 82 § VTK skall fordonsförare vid *bevakat* övergångsställe lämna gående som på rätt sätt har gått ut på övergångsstället tillfälle att passera. Detta gäller även om föraren får korsa övergångsstället enligt trafiksignaler eller tecken av polisman.

Enligt 83 § VTK skall en fordonsförare som närmar sig ett *obevakat* övergångsställe anpassa hastigheten så, att han inte åstadkommer skada för gående som är ute på övergångsstället eller som just skall gå ut på detta.

Utskottet vill först framhålla att 82 § VTK ändrades den 1 april 1986 (SFS 1985:380) så att de gåendes företräde på bevakat övergångsställe stärktes. Den ovannämnda skärpningen år 1986 av reglerna i 16 § KKL om återkallelse av körkort innebär att körkort skall återkallas i större utsträckning än vad tidigare har varit fallet även vid körning mot rött ljus, underlåtelse att iaktta

stopplikt och omkörning vid övergångsställe. Detta innebar också en förbättring av de gåendes situation vid övergångsställen. I det förutnämnda betänkandet (SOU 1987:43) Snabbare körkortsingripanden m.m. föreslås att körkortet snabbare skall kunna omhändertas m.m., bl.a. i anslutning till nämnda slag av trafikförseelser. Justitieministern har i årets budgetproposition (bilaga 4, s. 45) förutskickat att kontrollen av fordonshastigheter skall prioriteras inom trafikövervakningen.

Av den ovan lämnade redovisningen framgår att åtskilliga åtgärder har vidtagits eller är att vänta som stärker de gåendes situation i trafiken. Effekten av dessa bör enligt utskottets mening avvaktas innan ytterligare skärpning av bestämmelser m.m. till förmån för de gående genomförs. Motionen bör således kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

Ansvaret för betalning av avgifter för felparkering och olovlig parkering vid korttidsuthyrning av motorfordon

I motion T440 (m,fp) tas upp fråga om ansvaret för betalning av avgifter för felparkering och olovlig parkering vid korttidsuthyrning av motorfordon. Enligt 4 § lagen (1976:206) om felparkeringsavgift ansvarar fordonets ägare vid gatumarksparkering för att felparkeringsavgift betalas och enligt 7 § lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering svarar fordonets förare och ägare solidariskt för att kontrollavgiften betalas vid tomtmarksparkering. I dessa sammanhang menas med fordonets ägare normalt den som är registrerad som ägare. Som ägare registreras enligt 7 § BRK även innehavaren av ett fordon, om han innehar fordonet på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller om han innehar fordonet med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år (s.k. långtidsleasing). Bestämmelserna om bilägarens ansvar för avgiften vid felparkering och olovlig parkering innebär dock att ägaren av ett fordon som hyrs ut för kortare tid än ett år själv ansvarar för att avgiften betalas.

Motionärerna begär bestämmelser om att ansvaret för betalning av felparkeringsavgifter och kontrollavgifter skall ligga på kunden och inte på fordonsägaren–uthyrningsföretaget vid yrkesmässig korttidsuthyrning av fordon.

I en inom kommunikationsdepartementet utarbetad promemoria (Ds K 1987:18) Felparkeringsavgift – som innehåller förslag till ändrade regler för främst handläggningen i domstolarna av ärenden om felparkeringsavgifter – har den i motionen aktualiserade frågan, såvitt vad avser felparkeringsavgifter, behandlats. I promemorian anförs bl.a. att biluthyrningskontrakten brukar innehålla en bestämmelse om skyldighet för hyresmannen att gentemot uthyrningsföretaget svara för felparkeringsavgifter m.m. som drabbar företaget som ägare av fordonet. Denna kontraktsrättsliga skyldighet kan, om den inte fullgörs frivilligt, utkrävas på ett jämförelsevis enkelt sätt i t.ex. summarisk betalningsprocess, anförs det vidare. Övervägande skäl talar enligt promemorian för att det liksom hittills får ankomma på branschen själv att lösa de problem som ägaransvaret otvivelaktigt medför när det gäller korttidsuthyrning. Utskottet är av samma mening. Motionen avstyrks således.

Justering av ljusinställningen i förhållande till bilens last

I motion T423 (fp) framhålls att då en bil framförs tungt lastad under mörker kan, om t.ex. lasten tynger ned bakvagnen, halvljuset vara bländande för förare i mötande fordon. Motionären anför att det finns förutsättningar för justering av ljusinställningen i förhållande till bilens last men att något krav inte finns – varken på fordonstillverkaren eller fordonsföraren – att justera ljusinställningen. Motionären begär en översyn av lagstiftningen då det gäller bilens yttre belysning.

Enligt 99 § VTK gäller att lyktor eller strålkastare på fordon inte får användas på sådant sätt att andra förare kan bländas. Strålkastarna på alla bilar kan ställas in med hänsyn till bilarnas last så att t.ex. halvljuset inte skall bli bländande för mötande. På bilar av vissa fabrikat kan inställningen göras från förarplatsen. Man torde kunna räkna med att detta kommer att bli möjligt på allt fler bilar, då utrustning härför torde stimulera efterfrågan. Något initiativ av riksdagen är enligt utskottets mening inte påkallat med anledning av motionen. Den avstyrks sålunda.

Strålkastarrengörarna för hel- och halvljus

För närvarande gäller enligt 11 § FK och 47 § p. 10 kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning – vilken paragraf innehåller övergångsbestämmelser till FK – att bil av 1974 och senare års modell skall ha strålkastarrengörare för hel- och halvljus.

Strålkastarrengörarna har vid kontrollbesiktningarna visat sig vara bilarnas mest felbelastade utrustning. Bristerna leder dock inte till att bilarna underkänns. Ofta åtgärdas inte heller bristerna.

Som ett led i en skärpning av kraven på funktionen hos strålkastarrengörarna – en skärpning som dock endast skulle avse nyare bilar – har TSV i framställning till regeringen i september 1987 hemställt att kravet på strålkastarrengörare skall begränsas till att avse bilar av 1981 eller senare års modell.

I motion T428 (m) begärs att TSV:s förslag skall genomföras.

Utskottet anser att TSV:s framställning är beaktansvärd. Beredningen i regeringskansliet av den här aktuella frågan bör avvaktas innan utskottet tar något initiativ i densamma. Motionen bör därför lämnas utan särskild åtgärd.

Förslag om krav på s.k. stänklappar

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

I motion T74 (fp) begärs att kravet på stänklappar på personbilar skall återinföras. Motionären anför bl.a. att det i väglag med snöslask innebär en ökad risk från trafiksäkerhetssynpunkt att köra bakom en bil som inte har stänklappar.

Utskottet behandlade ett likartat motionsförslag senast i sitt betänkande TU 1986/87:1 (s. 16). Detta avstyrktes med hänvisning till att typbesiktningsutredningen (K 1977:02) i ett till TSV år 1980 avgivet förslag till bestämmelser om stänkskydd hade funnit att de svenska bestämmelserna hade en så låg trafiksäkerhetseffekt i förhållande till de prisökningar och andra olägenheter som de föranledde att bestämmelserna borde avskaffas. Utredningen påpekade bl.a. att långt neddragna stänkskydd (stänklappar) kunde medföra en ökning av det siktreducerande stänket runt bilen – särskilt vid höga hastigheter – genom att stänket från hjulen studsade mot stänklapparna, bl.a. ut åt sidorna.

Utskottet finner inte anledning till ändrat ställningstagande i den här aktuella frågan. Motionen avstyrks således.

Reflexanordningar på baksidan på tunga motorfordon och efterfordon till sådana

Enligt 11 § FK skall buss eller lastbil, vars längd överstiger sex meter, på sidan ha reflexanordningar och lyktor som vid belysning återkastar resp. kan visa orangegult ljus åt sidan. Personbil, buss och lastbil skall ha två reflexanordningar och två baklyktor som vid belysning återkastar resp. kan visa rött ljus bakåt.

Inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE) har antagits kravspecifikation för godkännande av utmärkning med reflexanordningar på baksidan på tunga motorfordon och efterfordon till sådana, vilka reflexanordningar skall öka synbarheten av fordonen. I motion T426 (s) begärs att det skall införas ett krav på att långa fordon skall ha sådana reflexanordningar. Motionären erinrar om en under mörker inträffad trafikolycka, varvid en parkerad lastbil inte hade upptäckts bakifrån utan hade påkörts. Vidare påpekar motionären att ECE:s kravspecifikation inte har införts i Sverige i motsats till vad som har skett i andra länder.

Under hand har inhämtats att man inom TSV avser att hos regeringen hemställa om att krav på reflexanordningar enligt ECE:s kravspecifikation skall införas i vårt land. Utskottet förutsätter att anpassning till ECE:s kravspecifikation kommer till stånd. Motionen bör därför kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

Stimulans för teknisk utrustning av trafiksäkerhetshöjande slag

I motion T439 (m) framhålls bl.a. att ett positivt, trafiksäkerhetshöjande inslag i utvecklingen av bilarna under senare år har varit framtagandet av ett elektroniskt, vid inbromsning låsningsfritt bromssystem. Framtagning och användande av teknisk utrustning av trafiksäkerhetshöjande slag bör enligt motionären uppmuntras, t.ex. genom nedsättning av bilaccisen (försäljningsskatten på motorfordon) för bilar som förses med utrustningen. Motionären begär (yrkande 6) förslag av regeringen med denna inriktning.

Utskottet behandlade i TU 1987/88:1 (s. 17–18) ett likartat motionsförslag, vilket avstyrktes. Utskottet framhöll att utskottet inte var berett att göra ett principuttalande om att introduktionen av utrustning som ökar trafiksäkerheten bör stimuleras genom nedsättning av bilaccisen. Det bör beaktas,

framhöll utskottet vidare, att utrustning som ökar trafiksäkerheten kan ha en stimulerande effekt på efterfrågan av en biltyp som har denna utrustning. Först om denna stimulans inte räcker till för att öka efterfrågan på utrustning som från allmän synpunkt anses önskvärd kunde, framhöll utskottet slutligen, andra efterfrågestödjande medel komma under övervägande. Utskottet avstyrker med samma motivering det nu aktuella motionsförslaget.

Förslag om en "ungdomsbil"

I motionerna T85 (m) och T439 (m) föreslås (yrkande 15 resp. 3) att regeringen skall överväga att tillåta en ungdomsbil på vägarna. Ungdomsbilen skall enligt motionerna kunna vara en ombyggd personbil, som får framföras i högst 50 km/tim. Den som fyllt 16 år skall efter godkända teori- och körprov få framföra ungdomsbilen. Som motivering för förslaget anförs bl.a. att den s.k. epatraktorn, som används av de unga, lätt förorsakar trafikköer och trafikstockningar på vägarna med hänsyn till den låga högsta hastighet, 30 km/tim, med vilken den får framföras.

Utskottet behandlade i TU 1987/88:1 (s. 19–21) likartade motionsförslag, vilka avstyrktes. Utskottet hänvisade till att det i departementspromemorian (Ds K 1987:15) Motorredskap och traktorer har föreslagits att den nuvarande kategorin A-traktor – vilken liksom epatraktorn också används av unga – skall delas upp i två kategorier A-traktorer. För den ena kategorin skall gälla en konstruktiv hastighet av högst 50 km /tim. För behörighet att framföra dessa fordon skall krävas innehav av B-körkort, dvs. körkort för personbil m.m. Vid en tjänstevikt av högst 2 000 kg och en konstruktiv hastighet av högst 30 km/tim skall för förarbehörighet gälla samma krav som i promemorian föreslås för behörighet att föra jordbrukstraktor på väg, dvs. ett traktorkort för vilket krävs inte bara godkänt teoriprov utan även godkänt körprov.

Departementspromemorian har remissbehandlats och är nu föremål för fortsatt beredning inom regeringskansliet. Enligt utskottets mening skulle de föreslagna båda kategorierna A-traktorer till viss del tillgodose de här aktuella motionsönskemålen. Något riksdagens initiativ med anledning av motionerna i här aktuella delar är utskottet därför inte berett att förorda. De avstyrks sålunda.

Förslag om eldrivna bilar

I motion T422 (m) begärs att eldrivna bilar med en maximivikt av 1 500 kg och en högsta konstruktiv hastighet av förslagsvis 40 km/tim skall få utgöra en särskild fordonskategori, för vilken en mindre registreringsavgift skall utgå men inte fordonsskatt. Den som fyllt 16 år och genomgått godkända teori- och körprov föreslås vara behörig att föra bilarna. Motionärerna framhåller att sådana elbilar skulle vara lämpliga som "ungdomsbilar".

Man torde kunna räkna med att de flesta biltillverkare har elbilsprojekt. Anledning till att elbilar ännu inte har introducerats i stor skala torde vara att man ännu inte har lyckats ta fram batterier med låg vikt och hög uthållighet. Intresse för elbilar finns emellertid på olika håll. Sålunda anordnade

Kommissionen för de europeiska gemenskaperna (EG) tillsammans med en annan organisation i oktober 1987 ett seminarium om framtidsutsikterna för elfordon i Europa. TSV följer utvecklingen beträffande elbilar. Nordisk bilteknisk kommitté (NBK) – i vilken TSV är företrätt och vilken är ett samarbetsorgan under Nordiskt trafiksäkerhetsråd (NTR) – har bl.a. studerat ett danskt eldrivet fordon på tre hjul med plats för förare och 1–2 barn samt med en en totalvikt av 400 kg och en maximihastighet av 40 km/tim. En förening för dem som är intresserade av elbilar finns i vårt land – Elfordonsintressenternas riksförbund (ELFIR).

Utskottet är inte berett att nu uttala sig till förmån för en viss typ av elbil såsom begärs i motionen. Styrande för utvecklingen av elbilar bör vara det intresse som framkommer hos allmänheten. För detta finns, som nämnts ovan, "kanaler" genom TSV och ELFIR. Motionen avstyrks sålunda.

Förslag om en mellanklass av motorcyklar

I vägtrafiklagstiftningen förstås med lätt motorcykel en motorcykel vars motor har en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter. Överstiger slagvolymen 125 kubikcentimeter är motorcykeln en tung motorcykel. Olika krav gäller i fråga om förarbehörighet (se avsnittet Körkortsfrågor nedan).

I motion T424 (fp) begärs (yrkande 1) att en "mellanklass av motorcyklar" avseende motorcyklar med motorer vilkas slagvolymer överstiger 125 men ej 400 kubikcentimeter skall finnas i vägtrafiklagstiftningen. För förarbehörighet skulle enligt motionärerna gälla vad som krävs för att föra lätt motorcykel. Enligt motionärerna finns det en stor grupp människor som inte vill köra de riktigt stora och tunga motorcyklarna. De som tänkt skaffa sig en "mellan-mc" eller en motorskoter av typ Vespa måste enligt motionärerna avstå, då sådana klassas som tunga motorcyklar.

Utskottet behandlade i TU 1987/88:1 (s. 28–29) ett likartat motionsförslag, vilket avstyrktes. Utskottet erinrade om att trafiksäkerhetsutredningen i sitt betänkande (Ds K 1979:11) Trafikant- och förarutbildning – med anledning av ett förslag av Nordiskt trafiksäkerhetsråd – hade anfört (s. 75–76) att det ingalunda var belagt att gränsen för skärpta krav på förarbehörighet borde ligga just vid 410 kubikcentimeter. Utredningen framhöll att inte heller dess egen analys av motorcykelolyckor pekade på att denna gräns var kritisk och ifrågasatte därför om det fanns tillräcklig anledning att förorda inrättandet av en särskild mellanklass av motorcyklar omfattande slagvolymerna 125–410 kubikcentimeter.

Utskottet får – liksom utskottet gjorde i TU 1987/88:1 – framhålla att det inte är övertygat om att slagvolymen 400 kubikcentimeter bör vara en gräns i fråga om kraven på att få föra motorcykel så att först vid denna gräns de mera omfattande kraven skall gälla. Utskottet avstyrker således även det nu aktuella motionsförslaget.

AB Svensk Bilprovnings "monopol"

I FK är föreskrivet att kontrollbesiktningar och andra besiktningar av motordrivna fordon m.fl. fordon skall utföras av riksprovplats. I förordningen (1985:1107) om riksprovplatser och auktoriserade provplatser m.m. har

AB Svensk Bilprovning (ASB) utpekats som riksprovplats för motorfordon m.m.

I motionerna T85 (m) yrkande 16, T435 (fp) samt T439 (m) yrkande 4 begärs att detta ASB:s "monopol" på besiktningar skall upphävas. Som motivering för förslagen framhålls bl.a. att besiktningar lika väl kan utföras av verkstäder och provstationer med olika huvudmän. Förebilder härför i andra länder omnämns.

Utskottet behandlade i TU 1987/88:1 (s. 22–23) likartade motionsförslag, vilka avstyrktes. Utskottet hänvisade till att föredragande departementschefen i proposition 1963:91 – av hänsyn till krav på sakkunskap och objektivitet i säkerhetsinspektionen av motorfordon m.m. och krav på att denna skulle kunna uppfylla rimliga anspråk på service från den enskilde fordonsägarens sida – förordade som den lämpligaste organisationsformen ett aktiebolag, i vilket staten skulle äga det avgörande inflytandet och i vilket bilismens organisationer och bilverkstadsbranschen skulle ingå som intressenter. Från dessa utgångspunkter bildades därefter ASB, i vilket staten äger 52 % av aktierna. De övriga aktierna ägs av olika organisationer inom bil- och verkstadsbranscherna m.m. Utskottet framhöll att skälen för bildandet av ASB hade samma styrka fortfarande. Utskottet vidhåller denna mening och avstyrker därför de här aktuella motionsförslagen.

Kontrollen av avgasutsläpp

I motion 1987/88:T202 (fp) begärs (yrkande 2) att kontrollen av avgasutsläpp skall ägnas större uppmärksamhet vid kontrollbesiktningarna av bilarna.

I den till bilavgaslagen (1986:1386) knutna bilavgasförordningen (1987:586) har angetts de krav på avgasrening som skall vara uppfyllda för att bilarna skall få användas. Statens naturvårdsverk har att meddela de ytterligare föreskrifter om bilars beskaffenhet, utrustning och funktion som behövs för att bilarna skall uppfylla de krav som följer av förordningen.

I anslutning till behandlingen i TU 1987/88:1 (s. 24) av ett motionsförslag som var likartat med det här aktuella redovisade utskottet författningsändringar som innebär skärpning av avgasreningskraven. På grundval av dessa författningsändringar utfärdade naturvårdsverket hösten 1987 kungörelsen (SNFS 1987:2 MS:7) med föreskrifter om bilavgaskontroll (A40-bestämmelserna). Föreskrifterna i kungörelsen, vilka i huvuddel trädde i kraft den 1 januari 1988, omfattar bl.a. krav och kontroll vid kontrollbesiktningar.

Vad som sålunda gäller om bilavgaskontrollen torde tillgodose önskemålen i motionen. Någon särskild åtgärd av riksdagen med anledning av densamma torde inte vara påkallad.

Tidsintervallen till kontrollbesiktningarna

Sedan den 1 januari 1971 gäller i fråga om tidsintervallen till kontrollbesiktningarna beträffande personbilar och andra fordon att kontrollbesiktning skall ske årligen med början under det andra kalenderåret efter det år som anges i årsmodellbeteckningarna och under inställelseterminer som bestäms av sista siffran i registreringsnumren (77 och 78 §§ FK). På grund av att en ny årsmodell i allmänhet introduceras redan flera månader före det år som anges

i årsmodellbeteckningen kan användningstiderna före den första kontrollbesiktningen variera mellan cirka ett och ett halvt år och tre år.

I motionerna T85 (m) och T439 (m) begärs (yrkandena 17 resp. 5) att den första kontrollbesiktningen skall ske efter tre år, den andra efter fem år och därefter årligen. I motion T415 (s) begärs att den första kontrollbesiktningen skall ske efter tre år och därefter årligen. Önskemålen kan sammanfattningsvis sägas avse vanliga privatbilar som inte körs exceptionellt mycket och motiveras med att sådana bilar under de första åren kan förutsättas vara i gott skick.

Utskottet behandlade i TU 1987/88:1 (s. 24–26) likartade motionsförslag, vilka avstyrktes. Utskottet hänvisade till att ASB i en till utskottet överlämnad promemoria (med synpunkter på vissa förslag till ändringar i nuvarande inställelsesystem för kontrollbesiktning) hade framhållit värdet av nuvarande ordning i fråga om tidsintervall till kontrollbesiktningarna och endast i vissa avgränsade frågor hade ansett att systemet borde ändras – frågor som ASB avsåg att ta upp med TSV. Utskottet ansåg sig mot bakgrund av vad som anfördes i promemorian inte vara berett att förorda att tidsintervallen skulle förlängas. Utskottet har samma mening nu. De här aktuella motionsförslagen avstyrks således.

5 Vissa körkortsfrågor

Körkort för A-traktor

För att få köra s.k. A-traktor räcker det med att ha traktorkort, som får utfärdas för den som har fyllt 16 år eller, om särskilda skäl föreligger, för den som har fyllt 15 år. A-traktorerna är vanligen tunga lastbilar som har byggts om. De används bl.a. som "ungdomsbilar".

I motion T418 (fp) begärs att ett körkort skall krävas för att få framföra A-traktor på väg och att såväl godkänt s.k. teoretiskt prov som godkänt körprov skall krävas för körkortet.

I likhet med vad utskottet gjorde i TU 1987/88:1 (s. 20–21) vid behandlingen av ett likartat motionsförslag vill utskottet hänvisa till att det i departementspromemorian (Ds K 1987:15) Motorredskap och traktorer har föreslagits att två kategorier A-traktorer skall få förekomma i trafiken och att kraven för att få framföra dessa traktorer skall skärpas i förhållande till vad som för närvarande gäller beträffande A-traktorer. Dessa förslag torde tillgodose önskemålen i motionen. I avvaktan på den fortsatta beredningen i regeringskansliet av promemorian – vilken har remissbehandlats – avstyrker utskottet motionsförslaget.

Körkortskraven för tung motorcykel

För att få framföra lätt motorcykel krävs körkort som kan förvärvas av den som har fyllt 16 år och som har godkänts vid förhör om vissa kunskaper och körprov. Före den 1 januari 1986 gällde att den, som hade erhållit körkort för motorcykel före fyllda 18 år – och då var behörig att föra endast lätt motorcykel – vid fyllda 18 år utan vidare ägde föra tung motorcykel. Fr.o.m. den 1 januari 1986 gäller (prop. 1984/85:137, TU 29, rskr. 384) att den som

vill köra tung motorcykel måste genomgå ett särskilt förarprov för sådan motorcykel med förhör och körprov. För den som har godkänts vid förarprov för lätt motorcykel räcker det dock med enbart körprov på tung motorcykel.

I motion T431 (m) begärs (yrkande 1) att kravet på godkänt särskilt förarprov eller körprov för behörighet att föra tung motorcykel skall slopas och att således en återgång skall ske till vad som gällde före den 1 januari 1986.

I likhet med vad utskottet framhöll i TU 1987/88:1 (s. 28) med anledning av ett likartat motionsförslag vill utskottet peka på att antalet dödade och skadade förare och passagerare på motorcyklar vid trafikolyckor enligt polisrapporter uppgår till ca 1 500 per år, varav ca 60 dödade. Dessa tal motiverar, som utskottet också framhöll, en skärpt uppmärksamhet på situationen i trafiksäkerhetsavseende för denna kategori trafikanter. Någon minskning i kraven för att få föra tung motorcykel kan utskottet därför inte förorda. Utskottet avstyrker sålunda motionsförslaget.

6 Vissa övriga trafiksäkerhetsfrågor

Hastighetsanvisningar på de längsgående markeringarna på vägen

I motion T419 (m) begärs att TSV skall utreda förutsättningarna för att de längsgående markeringarna på vägen, som för närvarande är målade vita och som anger mittlinjer, spärrlinjer och varningslinjer m.m., även får utvisa högsta tillåtna hastighet genom att de målas i olika färger såsom t.ex. blå för 30 km/tim och röda för 50 km/tim.

Utskottet avstyrkte ett likartat förslag i sitt betänkande TU 1984/85:3 (s. 25–26). Utskottet hänvisade till att det ankom på vägverket och TSV att överväga frågan. Utskottet uttryckte emellertid en viss tveksamhet då – som utskottet framhöll – utmärkningen och underhållet av den torde vara förenade med höga kostnader och det syntes tveksamt om kostnaderna skulle medföra någon motsvarande vinst för trafiksäkerheten, särskilt vid vinterväglag.

Utskottet avstyrker även den nu aktuella motionen.

Villkor för uppsättning av ortnamnsmärken m.m.

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

I motion T306 (fp) anförs bl.a. att reglerna om uppsättning av märken med gamla gårds- och bynamn på landsbygden är krångliga, tillståndgivningen mycket byråkratisk och kostnaderna för att få märken uppsatta orimligt höga. Motionärerna begär med denna motivering att bestämmelserna om

uppsättning av ortnamnsmärken, gårdsskyltar och andra vägvisningsmärken på landsbygden skall förenklas.

Utskottet behandlade och avstyrkte i TU 1987/88:1 (s. 36–37) ett likartat motionsförslag. Utskottet hänvisade till att vägverket i en skrivelse till Lantbrukarnas Riksförbund i maj 1987 hade uttryckt att verket hade en generös inställning i fråga om uppsättning på verkets bekostnad av ortnamnsmärken m.m.

I en inom vägverket i januari i år upprättad promemoria om vägverkets syn på ortnamnsutmärkning anförs sammanfattningsvis att tillståndsgivningen kan numera sägas vara mycket generös då vägförvaltningarna i princip bifaller alla ansökningar om nya ortnamnsmärken om inte allmänna intressen talar emot detta och då vägförvaltningarna också bekostar all utmärkning vid statsvägnätet när utmärkningen är av allmänt intresse.

Mot bakgrund av den lämnade redovisningen för nuvarande ordning bör motionen inte föranleda något initiativ av riksdagen. Den avstyrks sålunda.

Villkor för uppsättning av reklamskyltar intill ett vägområde

För uppsättning av reklamskyltar m.fl. skyltar intill och inom ett vägområde krävs tillstånd av myndighet. I korthet innebär gällande ordning att för uppsättning av skyltar inom ett avstånd av 50 meter från ett vägområde krävs tillstånd av länsstyrelsen och för uppsättning inom ett vägområde tillstånd av väghållningsmyndigheten (vägverket eller kommunal myndighet).

I motion T408 (s) framhålls att tillståndsgivningen beträffande uppsättning av reklamskyltar m.m. varierar mellan olika delar av vårt land. Motionärerna begär enhetliga regler och rekommendationer beträffande skyltningen vid allmänna vägar.

I TU 1987/88:1 (s. 38–39) behandlade utskottet ett likartat motionsförslag vilket avstyrktes. Utskottet hänvisade till att det inom vägverket hade lagts fram ett förslag om inriktningen av trafikantinformation m.m., vari bl.a. hade föreslagits en mer liberal syn i fråga om uppsättning av reklamskyltar jämfört med den praxis som hade framkommit i ärenden som hade överklagats till högre instans.

Ett genomförande av nämnda förslag – vilket efter remissbehandling är föremål för fortsatt beredning inom vägverket – bör enligt utskottets mening tillgodose önskemålen bakom motionsförslaget. I avvaktan på den fortsatta behandlingen av förslaget torde motionen därför kunna lämnas utan särskild åtgärd.

Samarbete med de motorintresserade för främjande av motorsport, motorkultur och motorhobby

I motion T431 (m) framhålls att motorintresse är bra och värdefullt för både samhället och de enskilda människorna, varför motorsport, motorkultur och motorhobby måste bli fullt accepterade företeelser. Motionären begär (yrkande 2) att regeringen – i samarbete med de motorintresserades organisationer och genom anordnande av s.k hearings – skall verka för att lagar och regler som försvårar motorsport, motorkultur och motorhobby som fritidssysselsättning avskaffas.

Utskottet behandlade i TU 1987/88:1 (s. 41–42) ett likartad motionsförslag vilket avstyrktes. Utskottet hänvisade till det arbete med regelförenkling och delegering som inleddes genom proposition 1983/84:119 om förenkling av myndigheternas föreskrifter, anvisningar och råd (KU 25, rskr. 245) och regeringens skrivelse 1984/85:202 om den offentliga sektorns förnyelse (FiU 35, rskr. 407). En redogörelse för hur detta arbete fortskrider lämnas varje år i budgetpropositionens bilaga 2.

Nämnda arbete med förenkling m.m. avser även trafikområdet. Här kan t.ex. erinras om vissa avkriminaliseringar som har genomförts under senare år och om den avreglering av yrkestrafiken som riksdagen nyligen har beslutat.

Som kontaktorgan på trafiksäkerhetsområdet mellan myndigheter och organisationer kan framhållas TSV:s förutnämnda råd för samordning och planering och den rådgivande delegation som är knuten till verket. I denna ingår företrädare för frivilligorganisationer som helt eller delvis arbetar inom trafiksäkerhetsområdet.

Mot bakgrund av det anförda synes något riksdagens initiativ med anledning av motionsförslaget inte vara påkallat. Det avstyrks sålunda.

Inrättande av en "haverikommission" för vägtrafikolyckor

I motion T413 (s) begärs att en särskild undersökningskommission skall inrättas med uppgift att mycket noggrant analysera orsakerna till trafikolyckor för att man därigenom skall få reda på varför olyckorna har ägt rum.

Vid allvarliga trafikolyckor görs det noggranna utredningar från polisens, vägverkets och TSV:s sida. Kommunikationsministern framhöll i ett svar den 20 februari 1986 på en fråga i riksdagen (1985/86:391) att genom den uppföljning av allvarliga trafikolyckor som görs av dessa myndigheter det finns i praktiken en haverikommission för vägtrafiken.

Som redovisats i det föregående förordar föredraganden att TSV:s resurser för analysverksamhet skall förstärkas. Föredraganden framhåller att en viktig funktion i trafiksäkerhetsarbetet är att mäta effekterna av vidtagna trafiksäkerhetsåtgärder eller andra åtgärder och förhållanden som mera indirekt påverkar säkerheten. Ökade resurser för analysverksamheten har också beräknats i förslag till medelsanvisning för nästa budgetår under anslaget Trafiksäkerhetsverket: Trafik och administration (se nedan).

Här bör också nämnas att TSV beräknas under våren 1988 göra en förstudie avseende fördjupade studier av vägtrafikolyckor. Bakgrund till detta anges bl.a. vara att det inom TSV har diskuterats att eventuellt inrätta haverikommissioner.

Mot bakgrund av att åtgärder har vidtagits eller är att vänta som torde tillgodose syftet med motionen torde denna kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

Anslaget till Trafiksäkerhetsverket: Trafik och administration

Med medel som anvisas under anslaget till Trafiksäkerhetsverket: Trafik och administration betalas kostnaderna för TSV:s styrelse, rådet för samordning och planering och trafikbyrån samt vissa tjänster inom verket i övrigt. I den trafikpolitiska propositionen föreslås att för nästa budgetår skall anvisas ett förslagsanslag av 30 353 000 kr. Bland annat har beräknats medel för tjänster m.m. för en utökning av analysverksamheten avseende effekterna av vidtagna trafiksäkerhetsåtgärder m.m.

I motion T405 (fp) erinras om att under här aktuellt anslag skedde för budgetåret 1986/87 en engångsanvisning av 450 000 kr. för material för trafiksäkerhetsinformation om och till äldre bilförare. Motionären kritiserar att medel i denna engångsanvisning använts för att ta fram vissa broschyrer i stället för att ta fram material till studiecirklar o.d. Motionären anser att TSV bör ta initiativ till utbildning för äldre bilförare i studiecirklar och i studier på annat sätt genom att samarbeta med ta fram kursmaterial härför. Motionären begär att riksdagen som sin mening skall ge regeringen detta till känna.

I motion T220 (m) föreslås i yrkande 2 att de verksamheter vid TSV som bekostas med medel från anslaget skall avgiftsfinansieras och att därför inga medel skall anvisas för nästa budgetår under anslaget, vilket är syftet med yrkande 1 i motionen.

I motion T65 (fp) föreslås (yrkande 5) att ett 2 milj.kr. lägre belopp än det som regeringen har föreslagit skall anvisas för nästa budgetår. Motionärerna föreslår (yrkande 6) att i stället 2 milj.kr. mera än vad regeringen har föreslagit skall anvisas i bidrag till NTF (se nedan). Då NTF stöder olika frivilligorganisationer vill motionärerna – inom den totala medelsram för trafiksäkerhet som regeringen föreslår – genom sina förslag förbättra möjligheterna för NTF att stödja organisationerna.

Utskottet vill med anledning av motionsförslaget om *utbildning för äldre bilförare* erinra om att riksdagens beslut år 1982 om riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet, såvitt avsåg informationsverksamheten, innebar att omfördelning av roller och resurser mellan TSV och NTF skulle ske. TSV skulle i fortsättningen svara för "sakinformation" och NTF för "pläderande information". Inom ramen för ansvaret för pläderande information m.m. har NTF i Jämtlands län inlett en försöksverksamhet med information till äldre trafikanter. Bland planerade åtgärder ingår bl.a. "uppfräschningskurs" för körkortshavare som är 70 år och äldre. I försöksverksamheten skall prövas studiematerial som NTF tar fram.

NTF:s nu nämnda försöksverksamhet torde motsvara den form av utbildning för äldre bilförare som motionären önskar. Om resultatet av försöksverksamheten blir tillfredsställande torde man kunna räkna med att studiecirkelutbildning för äldre bilförare skall få större spridning. Motionen synes mot denna bakgrund kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

I anslagsframställningarna inför budgetåren 1982/83–1984/85 föreslog TSV

att den verksamhet som betalas med medel som anvisas under här aktuellt anslag skulle avgiftsfinansieras. Departementschefen avvisade förslagen. Riksdagen har också avvisat i motioner framförda förslag om *avgiftsfinansiering* av verksamheten. Senast avvisades förslag avseende innevarande budgetår.

TSV kommer att ingå i den försöksverksamhet med treårsbudgetering som regeringen bedriver. Därvid kommer såväl styrformer som finansiering av verksamheter att utvärderas. I avvaktan på detta bör motionsförslaget om avgiftsfinansiering kunna lämnas utan särskild åtgärd. Medel bör emellertid anvisas under anslaget för nästa budgetår.

Föredragandens beräkning av erforderlig *medelsanvisning* under anslaget godtas av utskottet. Utskottet biträder således inte förslaget i motion T65 (fp) om en medelsanvisning som är 2 milj. kr. lägre än den som föredraganden har föreslagit för att bidraget till NTF skall kunna ökas med motsvarande belopp. Utskottet återkommer för övrigt nedan till frågan om bidrag till NTF.

Anslaget till Trafiksäkerhetsverket: Fordon och körkort

Från anslaget till Trafiksäkerhetsverket: Fordon och körkort betalas bl.a. TSV:s kostnader för fordonsbyrån och körkortsbyrån samt för förarprov och fordonsinspektion. Den verksamhet som avses med anslaget är avgiftsfinansierad, och under anslaget är därför uppfört endast ett formellt belopp av 1 000 kr. I budgetpropositionen föreslås för nästa budgetår en oförändrad *medelsanvisning* av 1 000 kr.

Utskottet tillstyrker den föreslagna medelsanvisningen.

I motion T221 (fp) konstateras att för nästa budgetår har i budgetpropositionen inkomsterna av förarprov beräknats till ca 64,3 milj.kr. och utgifterna härför till ca 78,3 milj.kr. Motionärerna anser att ytterligare 10 milj.kr. bör kunna tas ut i avgifter för förarprov och föreslår (yrkande 1) att *avgifterna för förarprov* skall höjas så att underskottet kan täckas.

Regeringen beslöt i november 1987 om ändringar i ovannämnda taxa för trafiksäkerhetsverket, vilka har trätt i kraft den 1 januari 1988 och vilka innebär höjningar med i allmänhet 15 % av avgifterna för förarprov. Föredragande departementschefen framhåller att avgiftshöjningarna inom främst förarprovsområdet innebär ett steg mot målet om kostnadstäckning för varje verksamhetsområde som avses med anslaget. Mot bakgrund av vad sålunda redovisats är utskottet inte berett att nu ställa sig bakom motionärernas önskan om avgiftshöjningar för förarprov. Motionsförslaget härom avstyrks således.

Anslaget till Trafiksäkerhetsverket: Bil- och körkortsregister m.m.

Den verksamhet som avses med *anslaget* till Trafiksäkerhetsverket: Bil- och körkortsregister m.m. är avgiftsfinansierad. Under anslaget är för innevarande budgetår uppfört ett formellt belopp av 1 000 kr. I budgetpropositionens bilaga 8 föreslås att lika stort belopp anvisas för nästa budgetår. Utskottet har inte något att erinra mot detta.

Föredraganden förordar – på grundval av ett förslag av TSV – att fordonsägarna skall få välja *personliga registreringsnummer* för sina fordon mot avgifter som skall tillföras här aktuellt anslag. Det föreslås få ankomma på regeringen att efter framställning av TSV eller i annat fall besluta om användningen av influtna medel. I propositionen föreslås att riksdagen skall godkänna de sålunda förordade riktlinjerna för försäljning av personliga registreringsnummer. Utskottet har inte något att erinra i frågan.

Anslaget till Bidrag till NTF

I proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet föreslås att under anslaget till Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande skall för nästa budgetår anvisas 28,2 milj.kr. I motion T65 (fp) föreslås (yrkande 6) – som nämnts i det föregående – att 2 milj.kr. utöver vad regeringen har föreslagit skall anvisas under anslaget. Förutsättning härför skulle, som också redan nämnts, vara att under anslaget till TSV: Trafik och administration anvisas 2 milj.kr. mindre än vad regeringen har föreslagit. Genom ökat bidrag skulle NTF få bättre resurser för att stödja frivilligorganisationer.

Beslutet år 1982 om att NTF skulle svara för den pläderande informationen inom trafiksäkerhetsarbetet innebar också att TSV:s medel för sådan information under tre år överfördes till NTF. Regeringens förslag om bidrag till NTF för nästa budgetår innebär en ökning av statens ordinarie anslag med 1,1 milj.kr. i förhållande till innevarande budgetår. Föredraganden anför att trafikförsäkringsbolagen också är beredda att överväga en höjning av nivån på deras bidrag. Genom höjt bidrag från försäkringsbolagen skulle enligt föredraganden säkerställas att det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet erhåller erforderliga medel för att föreslagna aktiviteter skall kunna genomföras.

Utskottet är mot bakgrund av det anförda inte berett att tillstyrka ett högre bidrag än det regeringen har föreslagit, inte heller sådan "omfördelning" av medel som föreslås i motionen. Utskottet tillstyrker således regeringens förslag och avstyrker motionsförslaget.

8 Hemställan

Utskottet hemställer

Riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetets fortsatta bedrivande, m.m.

1. beträffande *översyn m.m. av hastighetsgränserna*

att riksdagen

a) avslår motion 1987/88:T412 (m) yrkande 1,

b) lämnar motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 9, 1987/88:T89 (m) yrkande 10 och 1987/88:T412 (m) yrkandena 2 och 3 utan särskild åtgärd,

2. beträffande *hastighetsgräns för bil med husvagn*

att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 18 och 1987/88:T439 (m) yrkande 7,

3. beträffande *hastighetsgräns vid bogsering*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 19 och 1987/88:T439 (m) yrkande 8,

4. beträffande *försöksverksamhet med nedsatta hastigheter*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T75 (fp) yrkande 1,

5. beträffande *automatiserad hastighetsövervakning*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T85 (m) yrkande 20 utan särskild åtgärd,

6. beträffande *radarvarnare*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 11 och 1987/88:T439 (m) yrkande 2,

7. beträffande *återkallelse av körkort*
att riksdagen lämnar motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 10 och 1987/88:T439 (m) yrkande 1 utan särskild åtgärd,

8. beträffande *nedre gränsen för rattonykterhetsbrott*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 26,

9. beträffande *åtgärder mot trafikonykterhet*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T65 (fp) yrkande 21 utan särskild åtgärd,

10. beträffande *reflexsele*
att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T95 (c) yrkande 13 lämnar utan erinran i proposition 1987/88:50 bilaga 1, avsnitt 10. Säkrare trafik, förordade riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetets fortsatta bedrivande, såvitt avser medförande av reflexsele,

11. beträffande *riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetets fortsatta bedrivande*
att riksdagen lämnar utan erinran i nämnda propositionsavsnitt förordade riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetets fortsatta bedrivande i den mån de inte omfattas av vad utskottet hemställt ovan,

Vissa vägtrafikfrågor m.m.

12. beträffande *högersväng i korsning med rött ljus*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 23 och 1987/88:T439 (m) yrkande 9,

13. beträffande *användning av mobiltelefon i motordrivna fordon*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T421 (c) och 1987/88:T709 (m,c),

14. beträffande *ökad säkerhet för gående på övergångsställen*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T429 (s) utan särskild åtgärd,

15. beträffande *visst ansvar vid korttidsuthyrning av motorfordon*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T440 (m,fp),

Vissa fordonsfrågor

16. beträffande *ljusinställning med hänsyn till last*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T423 (fp),

17. beträffande *ändring av kravet på strålkastarrengörare*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T428 (m) utan särskild åtgärd,

18. beträffande *stänklappar*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T74 (fp),

19. beträffande *vissa reflexanordningar på långa fordon*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T426 (s) utan särskild åtgärd,

20. beträffande *trafiksäkerhetshöjande utrustning*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T439 (m) yrkande 6,

21. beträffande *en ungdomsbil*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 15 och 1987/88:T439 (m) yrkande 3,

22. beträffande *eldrivna bilar*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T422 (m),

23. beträffande *mellanklass av motorcyklar*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T424 (fp) yrkande 1,

24. beträffande *ASB:s "monopol"*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 16, 1987/88:T435 (fp) och 1987/88:T439 (m) yrkande 4,

25. beträffande *kontrollen av avgasutsläpp*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T202 (fp) yrkande 2 utan särskild åtgärd,

26. beträffande *tidsintervallen till kontrollbesiktningarna*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 17, 1987/88:T415 (s) och 1987/88:T439 (m) yrkande 5,

Vissa körkortsfrågor

27. beträffande *A-traktor*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T418 (fp),

28. beträffande *tung motorcykel*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T431 (m) yrkande 1,

Vissa övriga trafiksäkerhetsfrågor

29. beträffande *hastighetsanvisningar i körbanan*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T419 (m),

30. beträffande *villkor för uppsättning av ortnamnsmärken m.m.*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T306 (fp),

31. beträffande *tillstånd till uppsättning av reklamskyltar*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T408 (s) utan särskild åtgärd,

32. beträffande *samarbete med de motorintresserade*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T431 (m) yrkande 2,

33. beträffande *haverikommission för vägtrafiken*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T413 (s) utan särskild åtgärd,

Anslagen till trafiksäkerhet, m.m.

34. beträffande *utbildning för äldre bilförare*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T405 (fp) utan särskild åtgärd,

35. beträffande *medelsanvisning till TSV: Trafik och administration*
att riksdagen

a) lämnar motion 1987/88:T220 (m) yrkande 2 om avgiftsfinansiering utan särskild åtgärd,

b) med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga I samt med avslag på motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 5 och

1987/88:T220 (m) yrkande 1 till *Trafiksäkerhetsverket: Trafik och administration* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag av 30 353 000 kr.,

36. beträffande *medelsanvisning till TSV: Fordon och körkort*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:100 bilaga 8 till *Trafiksäkerhetsverket: Fordon och körkort* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag av 1 000 kr.,

37. beträffande *avgifterna för förarprov*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T221 (fp) yrkande 1,

38. beträffande *medelsanvisning till TSV: Bil- och körkortsregister m.m.*
att riksdagens med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:100 bilaga 8 till *Trafiksäkerhetsverket: Bil- och körkortsregister m.m.* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag av 1 000 kr.,

39. beträffande *personliga registreringsnummer*
att riksdagen godkänner i proposition 1987/88:100 bilaga 8 förordade riktlinjer för försäljning av personliga registreringsnummer,

40. beträffande *bidrag till NTF*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1 och med avslag på motion 1987/88:T65 (fp) yrkande 6 till *Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* för budgetåret 1988/89 anvisar ett anslag av 28 200 000 kr.

Stockholm den 22 mars 1988

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Olle Östrand (s), Sven-Gösta Signell (s), Olle Grahn (fp), Rune Johansson (s), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Jarl Lander (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Anders Andersson (m) och Rune Thorén (c).

Reservationer

1. Översyn m.m. av hastighetsgränserna (mom. 1)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Motorvägarna torde" och på s. 12 slutar med "från bashastigheten" bort ha följande lydelse:

De nuvarande hastighetsgränserna 50, 70, 90 och 110 km/tim har tillämpats sedan år 1968. Under de snart 20 år som har gått har det skett genomgripande förbättringar av bilarna. Bromsar, karosser, däck och inre säkerhet har t.ex. markant förbättrats. Genom kontrollbesiktningen sorteras de bilar ut som

inte är trafiksäkra. Samtidigt som bilarna har förbättrats har standarden på vägar och väghållning höjts. Utbildningen för och kraven på förarna har successivt förbättrats och förstärkts.

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

Bland annat bör det undersökas om inte 130 km/tim kan medges som högsta tillåtna hastighet på motorvägarna samt om inte 110 km/tim. eller 90 km/tim. kan medges på hela eller större delar av sträckningen på länsöverskridande Europavägar och riksvägar som har samma standard men som inte är motorvägar. Vid översynen bör också undersökas om inte hastighetsgränserna kan göras mera enhetliga inom ett län.

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

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *översyn m.m. av hastighetsgränserna*

att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 9 och 1987/88:T89 (m) yrkande 10 samt med anledning av motion 1987/88:T412 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

2. Automatiserad hastighetsövervakning (mom. 5)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 14 börjar med "RPS rapport" och slutar med "särskild åtgärd" bort ha följande lydelse:

Motionärerna får i sin syn på automatiserad hastighetsövervakning ett starkt stöd av RPS. Även utskottet ansluter sig till motionärernas mening. Som motionärerna föreslår måste rättssäkerhetsaspekterna mycket noggrant belysas vid ändring av eller införande av ny teknik i fråga om hastighetsövervakning.

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

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *automatiserad hastighetsövervakning*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T85 (m) yrkande 20 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 14 börjar med "Som utskottet" och slutar med "således motionsförslagen" bort ha följande lydelse:

I likhet med vad en minoritet i utskottet anförde i en reservation (nr 1) vid utskottets betänkande TU 1987/88:6 vill utskottet anföra följande.

Det måste krävas starka skäl innan undantag görs från principen att den enskilde har rätt att äga eller nyttja egendom efter vad han själv finner lämpligt. Skäl av sådan styrka att det är motiverat att ha ett förbud mot radarvarnare finns inte enligt utskottets mening. Motiveringen för införande av förbudet var ju endast att användning av radarvarnare försvårar statens kontroll av medborgarna i vissa situationer.

Om bilister inte använder radarvarnare och sålunda inte kan bli förvarnade om polisens hastighetskontroller skulle detta leda till att bilisterna inte skulle överskrida tillåtna hastigheter. Användning av radarvarnare har strängt taget samma effekt – bilisterna sänker hastigheten till den tillåtna.

Som framhölls i en m-motion med anledning av förslaget om införande av förbudet mot radarvarnarer måste det också beaktas att kontroll av efterlevnaden av detta förbud ökar byråkratin i samhället och ställer krav på personalresurser. Polisen har i dag knappa personalresurser för trafikövervakningen. Det finns angelägnare uppgifter att använda polisens personalresurser till och de eventuella tillskott av dessa resurser som sker än till övervakning av ett förbud mot radarvarnare.

Till den kritik som utskottet sålunda anför mot förbudet mot radarvarnare som sådant vill utskottet foga kritik mot påföljderna för överträdelser av förbudet. Det är enligt utskottets mening orimligt att fängelsestraff skall kunna följa på en överträdelse, när man betänker att hastighetsöverträdelse – som skall motverkas enligt syftet med radarvarnare – leder till ordningsbot. Det förefaller som om fängelsestraff har intagits i straffskalan för överträdelser av förbudet mot radarvarnare för att möjliggöra husrannsakan och kroppvisitation i brottsutredande syfte. Att så ingripande och integritetskränkande åtgärder skall kunna vidtas för att t.ex. söka efter radarvarnare som har dolts understryker det orimliga med hela lagstiftningen.

Sammanfattningsvis anser utskottet således att tillräckliga skäl för ett förbud mot radarvarnare inte finns, att ett förbud leder till ökad byråkrati och dränering av polisens knappa personalresurser och att konsekvenserna för den som överträder förbudet kan bli orimliga.

Lagen (1988:15) om förbud mot radarvarnare och den samtidigt med denna antagna ändringen (1988:16) i 3 § radiolagen (1966:755), som innehåller en hänvisning till lagen om förbud mot radarvarnare, bör således upphävas. Regeringen bör återkomma till riksdagen med erforderliga lagförslag härför.

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

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *radarvarnare*

att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 11 och 1987/88:T439 (m) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

4. Nedre gränsen för rattonykterhetsbrott (mom. 8)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "Justitieministern förutskickade" och på s. 16 slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Även den som har en lägre alkoholkoncentration i blodet än 0,5 promille är olämplig som bilförare. Förslag om sänkt straffbarhetsgräns beträffande rattonykterhetsbrottet bör därför framläggas för riksdagen snarast och senast före årsskiftet 1988/89.

Vad utskottet sålunda har anfört om nedre gränsen för rattonykterhetsbrott bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *nedre gränsen för rattonykterhetsbrott*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 26 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

5. Högersväng i korsning med rött ljus (mom. 12)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Utskottet anser" och slutar med "således motionsförslagen" bort ha följande lydelse:

Särskilt med hänsyn till den stora mängden av fordon i tätortstrafiken måste man utnyttja olika sätt för en smidig trafikavveckling i väg- och gatukorsningar. Det sätt för en smidig avveckling som motionärerna pekar på synes vara ändamålsenligt – det används enligt motionärerna i USA – och bör därför närmare övervägas.

Vad utskottet sålunda har anfört om högersväng i korsning med rött ljus bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. beträffande *högersväng i korsning med rött ljus*

att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 23 och 1987/88:T439 (m) yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

6. Trafiksäkerhetshöjande utrustning (mom. 20)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 21 börjar med "Utskottet behandlade i" och på s. 22 slutar med "aktuella motionsförslaget" bort ha följande lydelse:

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

Det är lika angeläget att genom nedsättning av bilaccisen stimulera köp av bilar som är försedda med teknisk utrustning av trafiksäkerhetshöjande slag. Förslag härom bör föreläggas riksdagen.

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

dels att utskottets hemställan under 20 bort ha följande lydelse:

20. beträffande *trafiksäkerhetshöjande utrustning*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T439 (m) yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

7. En ungdomsbil (mom. 21)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 22 börjar med "Departementspromemorian har" och slutar med "avstyrks sålunda" bort ha följande lydelse:

Förslaget i departementspromemorian att det skall krävas B-körkort för att få framföra en A-traktor med en konstruktiv hastighet av högst 50 km/tim tillgodoser inte helt önskemålen bakom förslaget om en ungdomsbil, då kravet på B-körkort innebär krav på att föraren har fyllt 18 år. Det bör därför övervägas om inte en ungdomsbil med de behörighetskrav för framförande av densamma som föreslås i motionerna skall få finns i trafiken.

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

dels att utskottets hemställan under 21 bort ha följande lydelse:

21. beträffande *en ungdomsbil*

att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 15 och 1987/88:T439 (m) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

8. ASB:s "monopol" (mom. 24)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m) och Anders Andersson (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 24 börjar med "Utskottet behandlade" och slutar med "aktuella motionsförslagen" bort ha följande lydelse:

Något allmänt missnöje med bilprovningens kvalitet i vårt land finns inte. Många bilägare menar dock att väntetiderna på besiktningar kunde vara kortare och öppethållandet längre. Det finns emellertid skäl att ifrågasätta om vi skall ha monopol i fråga om bilprovning i vårt land. Rent generellt

gäller att monopol av olika slag kan medföra sämre service och högre priser än om konkurrens finns. Genom konkurrens stimuleras också utvecklingsarbete på ett effektivt sätt. Om man hade provplatser med olika huvudmän – som man t.ex. har i Västtyskland – skulle bl.a. väntetiderna kunna förkortas och bilägarna kunna få provningarna utförda på närmare håll. Vi har i vårt land väl utrustade bilverkstäder och provplatser som lika väl som ASB:s anläggningar skulle kunna svara för besiktningar av fordon. Förslag bör föreläggas riksdagen om en organisation för provning av motordrivna m.fl. fordon som baserar sig både på provplatser för vilka ASB är huvudman och på provplatser som har andra huvudmän.

Vad utskottet sålunda har anfört om ASB:s "monopol" bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 24 bort ha följande lydelse:

24. beträffande *ASB:s "monopol"*

att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 16, 1987/88:T435 (fp) och 1987/88:T439 (m) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

9. Tidsintervallen till kontrollbesiktningarna (mom. 26)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m) och Anders Andersson (m) anser

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

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

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

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

Bestämmelserna om kontrollbesiktning för personbilar m.fl. fordon som körs i vanlig trafik bör såsom föreslås i motionerna ändras så att den första kontrollbesiktningen skall äga rum under tredje kalenderåret efter det år som anges i årsmodellbeteckningen; den andra under det femte kalenderåret såsom föreslås i två av motionerna. Därefter bör återgång ske till ordningen med årliga kontrollbesiktningar.

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

dels att utskottets hemställan under 26 bort ha följande lydelse:

26. beträffande *tidsintervallen till kontrollbesiktningarna*

att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 17, 1987/88:T415 (s) och 1987/88:T439 (m) yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

10. Medelsanvisning till TSV: Trafik och administration, såvitt avser avgiftsfinansiering (mom. 35 a)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 29 börjar med "I anslagsframställningarna" och på s. 30 slutar med "nästa budgetår" bort ha följande lydelse:

Bakgrunden till TSV:s förslag i början av 1980-talet att den verksamhet som bekostas med här aktuellt anslag skulle avgiftsfinansieras var att denna verksamhet var så integrerad med andra redan avgiftsfinansierade verksamheter inom verket att det inte bedömde att det förelåg någon artskillnad som kunde motivera olikheter i finansieringen. Samma skäl för *avgiftsfinansiering* av verksamheten framförs i motion T220 (m).

Utskottet delar den mening som TSV har framfört och som motionärerna nu framför. Ett ytterligare skäl för avgiftsfinansiering är att det är angeläget att söka olika vägar att nedbringa statsverkets kostnader. Utskottet föreslår således att den verksamhet som avses med anslaget avgiftsfinansieras. Avgifterna bör bestämmas av regeringen – såsom för närvarande gäller för vissa förrättningar eller åtgärder som utförs av verket [jämför förordningen (1972:648) med taxa för trafiksäkerhetsverket].

Vad utskottet sålunda har anfört om avgiftsfinansiering av verksamhet som bekostas från här aktuellt anslag bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 35 a bort ha följande lydelse:

35. beträffande *medelsanvisning till TSV: Trafik och administration*
att riksdagen

a) med bifall till motion 1987/88:T220 (m) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om avgiftsfinansiering av den verksamhet som bekostas från anslaget,

11. Medelsanvisning till TSV: Trafik och administration, såvitt avser belopp (mom. 35 b)

– under förutsättning av bifall till reservation 10 –

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 30 börjar med "Föredragandens beräkning" och slutar med "till NTF" bort ha följande lydelse:

För att vid behov möjliggöra medelstillskott för här aktuell verksamhet bör för denna – såsom gäller för andra, redan avgiftsfinansierade verksamheter vid TSV – föras upp ett formellt belopp av 1 000 kr. under anslaget.

Utskottet avstyrker således både den av regeringen och den i motion T65 (fp) föreslagna *medelsanvisningen* under anslaget för nästa budgetår.

dels att utskottets hemställan under 35 b bort ha följande lydelse:

35. beträffande *medelsanvisning till TSV: Trafik och administration*
att riksdagen

b) med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50

bilaga 1 och motion 1987/88:T220 (m) yrkande 1 samt med avslag på motion 1987/88:T65 (fp) yrkande 5 till *Trafiksäkerhetsverket: Trafik och administration* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag av 1 000 kr.,

12. Medelsanvisning till TSV: Trafik och administration, såvitt avser belopp (mom. 35 b)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 30 börjar med "Föredragandens beräkning" och slutar med "till NTF" bort ha följande lydelse:

I överensstämmelse med vad som föreslås i motion T65 (fp) bör inom den av regeringen föreslagna *medelsanvisningen* för trafiksäkerhet ett 2 milj. kr. lägre belopp anvisas under här aktuellt anslag och i stället 2 milj. kr. mer än regeringen har föreslagit anvisas i bidrag till NTF för att förbättra NTF:s möjligheter att stödja olika frivilligorganisationer.

dels att utskottets hemställan under 35 b bort ha följande lydelse:

35. beträffande *medelsanvisning till TSV: Trafik och administration* att riksdagen

b) med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1, med bifall till motion 1987/88:T65 (fp) yrkande 5 samt med avslag på motion 1987/88:T220 (m) yrkande 1 till *Trafiksäkerhetsverket: Trafik och administration* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag av 28 353 000 kr.,

13. Avgifterna för förarprov (mom. 37)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 30 börjar med "Regeringen beslöt" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Kostnaderna för varje verksamhetsgren som avses med anslaget till Trafiksäkerhetsverket: Fordon och körkort bör helt täckas med inkomster inom verksamhetsgrenen. För att detta skall bli fallet beträffande verksamheten med förarprov bör avgifterna härför ökas så att underskottet som för nästa budgetår beräknas till 10 milj.kr. så snart som möjligt täcks.

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

dels att utskottets hemställan under 37 bort ha följande lydelse:

37. beträffande *avgifterna för förarprov*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T221 (fp) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

– under förutsättning av bifall till reservation 12 –

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 31 börjar med "Beslutet år" och slutar med "avstyrker motionsförslaget" bort ha följande lydelse:

Utskottet har biträtt förslaget i motionen att under anslaget till TSV:Trafik och administration för nästa budgetår anvisa 2 milj.kr. mindre än vad regeringen har föreslagit. I stället bör med bifall till motionen i här aktuell del till bidrag till NTF anvisas 2 milj.kr. mer än vad regeringen har föreslagit.

dels att utskottets hemställan under 40 bort ha följande lydelse:

> 40. beträffande *bidrag till NTF*
>
> att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1 och med bifall till motion 1987/88:T65 (fp) yrkande 6 till *Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* för budgetåret 1988/89 anvisar ett anslag av 30 200 000 kr.

Särskilda yttranden

1. Översyn m.m. av hastighetsgränserna (mom. 1)

Viola Claesson (vpk) anför:

De erfarenheter av hastighetsbegränsningar som har vunnits under årens lopp visar att sådana är ett verksamt medel att förebygga trafikolyckor. Om detta torde de flesta numera vara ense. Starka förhoppningar knyts därför till att TSV:s allmänna översyn av systemet med hastighetsgränser m.m. skall resultera i att den högsta hastighet som över huvud taget kommer att tillåtas blir 100 km/tim.

Vi i vpk har argumenterat för sänkta hastighetsgränser även av miljöskäl. Dokumentation om skogsskadornas omfattning år 1987 visar klart behovet av sänkta hastigheter för att minska utsläppen av miljö- och hälsofarliga bilavgaser.

I yrkande 34 i motion T66 (vpk), som behandlas av utskottet i ett senare betänkande, har vi i vpk begärt att högsta tillåtna hastigheter skall sänkas från 110 km/tim till 100 km/tim och från 90 km/tim till 80 km/tim.

2. Hastighetsgräns för bil med husvagn (mom. 2)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anför:

En höjning av hastighetsgränsen för bil med husvagn till 90 km/tim gör att antalet omkörningar av husvagnsekipage minskar och därmed skulle trafiksäkerheten på vägarna höjas. Den tekniska utvecklingen av husvagnarna medför att invändningar mot hastighetsgränsen 90 km/tim alltmer förlorar i styrka.

3. Hastighetsgräns vid bogsering (mom. 3)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anför:

Bil som bogserar ett annat fordon hindrar annan trafik på en väg och föranleder riskfyllda omkörningar med hänsyn till den låga hastighet med vilken fordonskombinationen får framföras. Höjningen av hastighetsgränsen från 20 km/tim till 30 km/tim den 1 april 1986 torde även på sikt inte vara tillräcklig.

4. Radarvarnare (mom. 6)

Olle Grahn (fp), Hugo Bergdahl (fp), Anna Wohlin-Andersson (c) och Rune Thorén (c) anför:

Då förslaget om införande av förbud mot radarvarnare (prop. 1987/88:49) behandlades av riksdagen i höstas (TU 6, rskr. 90) motsatte sig folkpartiet och centerpartiet att påföljden för överträdelse av förbudet skulle kunna bli så sträng som fängelsestraff. Därmed skulle så ingripande och integritetskränkande åtgärder som husrannsakan och kroppsvisitation kunna användas i brottsutredande syfte. Riksdagen antog emellertid lagförslaget även i denna del. Det bör beaktas att den som gör sig skyldig till det man vill motverka genom ett förbud mot radarvarnare – hastighetsöverträdelse – enligt vägtrafikkungörelsen (1972:603) döms till böter, högst 1 000 kr.

5. Åtgärder mot trafikonykterhet (mom. 9)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anför:

Det är mycket tillfredsställande att man i betänkandet (SOU 1987:43) Snabbare körkortsingripanden m.m. har uppmärksammat att den som har utvecklat ett alkoholberoende men som har slutat att dricka har en stark benägenhet att återfalla till överkonsumtion av alkohol samt att risken för återfall är störst i början och avtar med tiden. Det är också mycket tillfredsställande att man mot denna bakgrund har lagt fram förslag om att vissa krav, som syftar till återhållsamhet med alkohol, skall uppfyllas för att den som fått sitt körkort återkallat skall återfå körkortet.

6. Visst ansvar vid korttidsuthyrning av motorfordon (mom. 15)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anför:

Ordningen att uthyrningsföretagen både direkt och ytterst har att svara för betalning av felparkeringsavgifter och kontrollavgifter missgynnar de skötsamma hyresmännen. Företagen måste ju då de kalkylerar hyresbeloppen räkna med risken att få utge sådana avgifter vilket gör att bilförhyrningen blir dyrare än den egentligen behöver vara.

Innehållsförteckning

Sammanfattning 1
Propositionerna 1
Proposition 1987/88:50 bil. 1 (kommunikationsdepartementet) 1
Proposition 1987/88:100 bil. 8 (kommunikationsdepartementet) ... 2
Motionerna 2
Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50 2
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988 3
Utskottet 6
1 Säkerhet i trafiken som ett delmål i det övergripande målet för trafikpolitiken 6
2 Riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetets fortsatta bedrivande, m.m. 8
3 Vissa vägtrafikfrågor m.m. 17
4 Vissa fordonsfrågor 20
5 Vissa körkortsfrågor 25
6 Vissa övriga trafiksäkerhetsfrågor 26
7 Anslagen till trafiksäkerhet, m.m. 29
8 Hemställan 31
Reservationer 34
Särskilda yttranden 42

gotab Stockholm 1988 14967