

Nr 4

Regeringens proposition om behörigheten att föra motorcykel;

beslutad den 26 juni 1975.

Regeringen förelägger riksdagen vad som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll för den åtgärd som föredraganden har hemställt om.

På regeringens vägnar

G. E. STRÄNG

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att för behörighet att föra tvåhjulig motorcykel skall krävas att särskilt prov har avlagts på detta slag av fordon. Reformen skall enligt förslaget träda i kraft den 1 januari 1976. Den berör inte förare som dessförinnan har erhållit bilkörkort.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1975-06-26

Närvarande: statsrådet Sträng, ordförande, och statsråden Aspling, Geijer, Bengtsson, Norling, Löfberg, Carlsson, Feldt, Zachrisson, Hjelm-Wallén

Föredragande: statsrådet Norling

Proposition om behörigheten att föra motorcykel

Genom principbeslut år 1967 (prop. 1967: 55, 3LU 1967: 31, rskr 1967: 209) bestämde statsmakterna att differentierade körkort skulle införas. Differentieringen skulle innebära ett system med olika klasser av körkort för olika fordonskategorier. Beslutet byggde i huvudsak på bilförarutredningens betänkande (SOU 1965: 42) Körkortet och trafikutbildningen och på 1949 års internationella konvention om vägtrafik (Genèvekonventionen).

Genom principbeslut år 1971 (prop. 1971: 65, TU 1971: 12, rskr 1971: 209) drog statsmakterna på grundval av dels körkortsutredningens förslag i betänkandet (SOU 1970: 26) Körkort och körkortsregistrering, dels 1968 års internationella konvention om vägtrafik (Wienkonventionen), som ersatt Genèvekonventionen, upp närmare riktlinjer för bl. a. differentieringen av körkortet. Beslutet innebar att det skulle finnas sex olika klasser av körkort. Dessa sex klasser och den till dem knutna behörigheten att föra motorfordon framgår av 7 § körkortskungörelsen (1972: 592, ändrad senast 1975: 58). Enligt dessa bestämmelser finns ett körkort (klass A****) som ger behörighet att föra motorcykel. Bilkörkort (klasserna AB***, AB**E, ABC*E, AB*DE resp. ABCDE) utfärdas utan att förarprov har avlagts på motorcykel men ger likväl behörighet att föra sådant fordon. Det differentierade körkortssystemet genomförs etappvis. Med hänsyn till den målinriktade utbildning på resp. fordonslag som systemet ger möjlighet till har statens trafiksäkerhetsverk omarbetat de för olika förarkategorier gällande

kursplanerna. Så har skett även i fråga om de kursplaner som rör motorcykelelärare. Vidare har utbildningen av trafikskolepersonalen reformerats och vidareutbildning har getts åt dem som redan är verksamma inom trafikskolorna.

I olika sammanhang har under årens lopp diskuterats frågan om ett bilkörkort bör berättiga till förande av även motorcykel. Med hänvisning till att en motorcykel har andra köregenskaper än en bil har sålunda krävts, att rätten att föra motorcykel skulle tillkomma endast den som har avlagt godkänt prov på detta fordonsslag. Å andra sidan har hävdats att motorcykelkörning inte är så speciell att ett bilkörkort inte skulle medföra rätt att föra även motorcykel. Senast i samband med 1971 års principbeslut avvisades tanken på ett särskilt motorcykelkörkort.

Med anledning av motioner till 1973 års riksdag tog trafikutskottet upp frågan om behörigheten att föra motorcykel. Utskottet (TU 1973: 23) fann skäl tala för en översyn av gällande bestämmelser och riksdagen (rskr 1973: 323) godkände vad utskottet hade uttalat. Genom beslut den 18 januari 1974 överlämnade Kungl. Maj:t i anledning av riksdagens skrivelse trafikutskottets betänkande jämte motioner till trafiksäkerhetsutredningen (K 1973: 07) för övervägande i anslutning till utredningens uppdrag.

I sitt betänkande 1974: 22 tog trafikutskottet i samband med frågan om obligatorisk användning av skyddshjälm för motorcyklister upp även frågan om behörigheten att föra motorcykel. Enligt utskottets mening framstod det från trafiksäkerhetssynpunkt som i hög grad angeläget att förare av motorcykel erhåller utbildning för just detta slag av fordon. Körkort för bil skulle inte medföra behörighet att föra motorcykel. Sådant fordon borde sålunda få köras endast av den som har särskild behörighet. Regeringen borde enligt utskottets mening lägga fram förslag i frågan för riksdagen.

Sedan riksdagen (rskr 1974: 315) godkänt vad trafikutskottet hade uttalat uppdrog Kungl. Maj:t den 22 november 1974 — med överlämnande av utskottsbetänkandet — åt trafiksäkerhetsutredningen att komma in med förslag om utbildning och prov för särskild behörighet att föra motorcykel.

Trafiksäkerhetsutredningen¹ har därefter överlämnat betänkandet (Ds K 1975: 01) Körkort för motorcykel. Utredningen föreslår att körkort för bil inte längre skall ge behörighet att föra tvåhjulig motorcykel. Reformen föreslås träda i kraft den 1 januari 1976. I övrigt förordar utredningen vissa förändringar i fråga om motorcykelutbildningen och fö-

¹ Generaldirektören Per Olov Tjällgren, ordförande, kanslirådet Gösta Backman, tekniske direktören Carl-Erik Gustafson, ledamöterna av riksdagen Alfred Håkansson, Linnéa Hörlén och Wiggo Komstedt, överdirektören Åke Magnusson, ledamöterna av riksdagen Elvy Nilsson, Birger Rosqvist och Gunvor Ryding.

rarprövningen och föreslår viss kompletterande utbildning för såväl trafikskolepersonal som förarprövare.

När utredningen lägger fram sitt förslag om att bilkörkort som har avlagts efter prov enbart på bil inte skall ge behörighet att föra tvåhjulig motorcykel sker det mot följande bakgrund.

Motorcyklarna har under senare tid fått allt större motoreffekter, ökad accelerationsförmåga och högre hastighetsprestanda. Den snabba tekniska utvecklingen gäller såväl lätta (högst 125 cc) som tunga motorcyklar (över 125 cc). De lätta motorcyklarnas motorer utvecklar i dag effekter upp mot 16 hk och möjliggör hastigheter över 100 km/tim. och i vissa fall upp mot 130 km/tim. På grund av ökade utväxlingsmöjligheter är dessa motorcyklars accelerationsförmåga mycket stor. Även de tunga motorcyklarna uppvisar avsevärda skillnader i prestanda jämfört med förhållandena för några år sedan. Motorcyklar med slagvolymstrax under 250 cc och upp mot 500 cc har en motoreffekt på 20—60 hk. Maximihastigheten ligger på 140—180 km/tim. Motorcyklar med större slagvolym har effekter på 70—80 hk och maximihastigheter på över 200 km/tim. De tunga motorcyklarna har en avsevärd accelerationsförmåga.

Enligt utredningens uppfattning har motorcykeln helt andra köregenskaper än bilen. Detta kräver av föraren andra kunskaper och färdigheter än vad bilkörningen gör när det gäller balansering, kurvtagning, bromsning, manövrering m. m. Motorcykelns tekniska utveckling ställer därjämte i dag helt andra krav på förarens kunskaper, färdigheter och även omdöme i motorcykelkörning än vad som var fallet under 1950-talet. Enligt utredningens mening kan mot bakgrunden härav inte kunskaper och färdigheter i bilkörning direkt appliceras på motorcykelkörning.

En undersökning av förhållandena i några andra länder som utredningen har gjort får enligt utredningens uppfattning anses visa att man på vissa håll utomlands har uppmärksammat att motorcykelkörning kräver särskilda kunskaper och färdigheter. I det övervägande antalet länder som undersökningen omfattar krävs särskilt körkort för motorcykel. I vissa fall gäller detta såväl lätta som tunga motorcyklar, medan några länder ställer krav på sådant körkort endast för förande av tung motorcykel. Resultatet av undersökningen bör enligt utredningen tolkas så att det från trafiksäkerhetssynpunkt har ansetts motiverat att utesluta sådana förare från motorcykelkörning som har endast bilkörkort. En sådan åtgärd synes ha varit särskilt angelägen vad beträffar tunga motorcyklar.

Vidare erinrar utredningen om att antalet motorcykelolyckor med personskada har ökat från år till år alltsedan 1967 med undantag av 1973, då antalet var i stort sett detsamma som 1971. Denna ökning av olyckornas antal har skett trots att medelantalet motorcyklar registre-

rade för trafik har minskat under nästan hela motsvarande period. Det är endast för år 1974 som en ökning av motorcykelparken har kunnat noteras. Utredningen har vid undersökningar för att utröna ett eventuellt samband mellan motorcykelolyckor och avsaknaden av ett särskilt motorcykelkörkort inte kunnat påvisa något egentligt sådant samband. En viss riskökning med avsaknaden av motorcykelkörkort kan dock inte uteslutas enligt utredningen.

Utredningen kommer till slutsatsen att avlagt godkänt prov på bil inte längre automatiskt skall medföra behörighet att föra även motorcykel. För sådan behörighet skall i fortsättningen krävas särskilt godkänt prov. Krav på särskilt prov skall gälla tvåhjulig motorcykel — med eller utan sidvagn — men inte sådant trehjuligt motorfordon som klassificeras som motorcykel. Dessa senare fordon är i det aktuella avseendet närmast att jämföras med bil.

Utredningen har också diskuterat hur man skall förfara med de körkortsinnehavare som — utan motorcykelutbildning — äger rätt att föra motorcykel på grund av ett bilkörkort som har förvärvats före ikraftträdandet. Från trafiksäkerhetssynpunkt skulle det enligt utredningens mening vara önskvärt att tidigare erhållna automatiska behörigheter upphörde i samband med reformens ikraftträdande eller efter viss kortare övergångstid. En sådan lösning har emellertid ansetts utesluten bl. a. på grund av de administrativa belastningar som därmed skulle uppstå. Utredningen föreslår därför att reformen skall omfatta de förarprov som avläggs efter ikraftträdandet.

I samband med ikraftträdandet uppkommer även frågan hur man skall förfara med körkort som har utfärdats — men inte lämnats ut — på grund av beslut (körkortstillstånd) som har meddelats enligt äldre bestämmelser. Utredningen föreslår att dessa körkort (40 000—50 000) omtillverkas och ges rätt körkortsklass.

När det gäller förarutbildningen och förarprovningen lägger utredningen fram förslag till reformer i olika avseenden och vidare förslag om utbildning av trafikskolepersonal och förarprovare. Utredningen föreslår bl. a. att såväl de utbildare som de förarprovare som handhar motorcykelutbildning resp. förarprov på motorcykel skall beredas möjligheter till kompletterande vidareutbildning på motorcykel. Därigenom kan enligt utredningen metoderna för genomförandet av utbildning och förarprov beträffande motorcykel förbättras och effektiviseras.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren, statens trafiksäkerhetsverk, bilregisternämnden, skolöverstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms län, Kronobergs län, Malmöhus län, Göteborgs och Bohus län, Gävleborgs län och Norrbottens län, Frivilliga motorcykelkårernas riksförbund (FMCK), Försvarets motorklubb, Kungliga Automobil Klubben (KAK),

Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Motormännens riksförbund (M), Motorcykelbranschens riksförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Riksförbundet Hem och Skola, Sveriges motorfederation-Svenska motorcykelförbundet, Sveriges trafikskolors riksförbund och Trafikförsäkringsföreningen. Till länsstyrelsernas remissvar har i en del fall fogats yttranden av polistyreler och i något fall yttrande från länets trafiksäkerhetsförbund.

Utredningens förslag i behörighetsfrågan har genomgående tillstyrkts eller lämnats utan erinran och flera instanser — bl. a. *motorcykelorganisationerna* — hälsar den föreslagna reformen med tillfredsställelse. Endast ett par remissinstanser har anfört viss tvekan om behovet av reformen. Sålunda uttalar *riksåklagaren* att utredningen inte kan anses ha påvisat något bärkraftigt skäl för att frångå de bedömningar som relativt nyligen (1971) har gjorts i frågan om körkort för motorcykel. Vissa skäl kan emellertid anföras till stöd för förslaget. Med hänsyn härtill och till att bilkörkort i andra länder i regel inte berättigar till förande av motorcykel vill riksåklagaren inte motsätta sig att förslaget genomförs. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* är inne på liknande tankegångar.

Även utredningens förslag att reformen skall omfatta förare vilka avlägger förarprov efter ikraftträdandet accepteras av remissinstanserna på något undantag när. Den särskilda ordning med omtillverkning av körkort som vid ikraftträdandet har utfärdats men inte lämnats ut har i allmänhet inte föranlett någon erinran. *Statens trafiksäkerhetsverk* och *bilregisternämnden* ställer sig emellertid avvisande till förslaget i denna del. Sålunda anför *trafiksäkerhetsverket* att de vinster av trafiksäkerhetskaraktär som kan nås med denna åtgärd inte står i rimlig proportion till det merarbete och de kostnader som den skulle medföra. Trafiksäkerhetsverket föreslår därför att körkort som utfärdas på grundval av körkortstillstånd som har meddelats före reformens ikraftträdande skall omfatta behörighet att föra både bil och motorcykel trots att förarna inte har avlagt särskilt motorcykelprov. *Bilregisternämnden* föreslår också en övergångsordning av det slag som trafiksäkerhetsverket har förordat.

För egen del vill jag anföra följande.

I det reformarbete som äger rum på körkortsområdet genomförs etappvis ett system med differentierade körkort. Genom differentieringen ges möjlighet att för skilda slag av fordon föreskriva de krav som förändret av ifrågavarande fordon ställer. Vidare har reformarbetet inneburit bl. a., att kursplanerna för utbildning av motorfordonsförare har reviderats och att utbildningen av trafikskolepersonalen har förbättrats.

Körkortskravet och den härtill knutna förarutbildningen utgör en av flera samverkande trafiksäkerhetsfaktorer. De åtgärder som vidtas för

att höja standarden på förarna visar den stora betydelse som allmänt tillmäts en god förarutbildning. Vad gäller motorcykelförarna har trafiksäkerhetsutredningen funnit att det från trafiksäkerhetssynpunkt är motiverat att reformera nuvarande regler för behörigheten att föra tvåhjulig motorcykel. Utredningens förslag, som går ut på att särskilt förarprov på motorcykel skall krävas för rätt att föra sådant fordon, har genomgående tillstyrkts vid remissbehandlingen. Samma ordning gäller i flera andra länder.

Mot bakgrund av det anförda förordar jag, att de av utredningen föreslagna behörighetskraven genomförs. Reformen bör som utredningen har föreslagit träda i kraft den 1 januari 1976. När det gäller frågan om särskilda övergångsbestämmelser för körkortssökande som har meddelats körkortstillstånd före ikraftträdandet uppstår — som trafiksäkerhetsverket har anfört — betydande administrativa svårigheter och kostnader, om utredningens förslag följs. Även för den berörda allmänheten uppstår besvärande olägenheter. Med hänsyn härtill förordar jag i stället den av bl. a. trafiksäkerhetsverket föreslagna lösningen, som går ut på att reformen inte bör gälla förare för vilka körkortstillstånd har meddelats före årsskiftet 1975—1976.

Jag kommer senare att för regeringen lägga fram förslag till de författningsändringar som föranleds av reformen.

Åtgärder som kan behövas i fråga om utformningen av förarutbildningen m. m. faller inom ramen för de uppgifter som tillkommer statens trafiksäkerhetsverk.

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att godkänna de av mig förordade riktlinjerna för behörigheten att föra motorcykel.

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition förelägga riksdagen vad föredraganden har anfört för den åtgärd som han har hemställt om.

