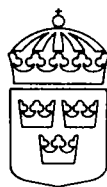


Trafikutskottets betänkande

1988/89:TU1

Trafiksäkerhet och trafikföreskrifter



1988/89
TU1

Sammanfattning

I detta betänkande behandlas ett 20-tal motionsförslag angående trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m.m., vilka framfördes i motioner som väcktes under den allmänna motionstiden i januari 1988.

Fördelade med hänsyn till det huvudsakliga innehållet behandlas motionsförslagen i följande huvudavsnitt i utskottets yttrande, nämligen Frågor om den inre säkerheten i bilar, Frågor om kontrollbesiktningen m.m., Bilregisterfrågor m.m., Körkortsfrågor samt Övriga trafiksäkerhetsfrågor. De frågor som tas upp i de olika motionsförslagen framgår av rubriker inom huvudavsnitten i betänkandet.

Utskottet föreslår att motionsförslagen avslås eller lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

Mot utskottets beslut beträffande ett motionsförslag om fästen för särskilda skyddsanordningar för barn har vpk-ledamoten reserverat sig.

Särskilda yttranden har avgetts av c-ledamöterna beträffande anordnande av bilprovningsstationer i Årjäng och Torsby samt av m- och fp-ledamöterna beträffande väntetider och kvällsöppet i bilprovningen.

Motionerna

1987/88:T222 av Margareta Fogelberg och Christer Eirefelt (båda fp) vari yrkas

2. att riksdagen hos regeringen begär att trafiksäkerhetsverket anmodas utarbeta vägs skyltar som kan godkännas för information om såväl närradions som lokalradions sändningsfrekvens.

Motiveringen återfinns i motion 1987/88:A485 (fp).

1987/88:T401 av Margareta Gard (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om lagstiftning såvitt avser bilar chassinummer,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om lagstiftning såvitt avser duplettnyckel för bil.

1987/88:T402 av Karin Israelsson (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att trafiksäkerhetsverket får i uppdrag att tillse att uppkörning för körkort skall kunna ske på andra orter än i storstäder.

1987/88:T403 av Nils Nordh (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om obligatorisk kontrollbesiktning av äldre bilar vid ägarbyte.

1987/88:T404 av Paul Lestander m.fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av standardiserade fästpunkter för skyddsanordning vid transport av barn i personbil och hos regeringen begär förslag härom.

1987/88:T406 av Ingrid Ronne-Björkqvist och andre vice talman Karl Erik Eriksson (båda fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om förbättrat skydd för barn vid transport i skolbuss eller ambulans.

1987/88:T407 av andre vice talman Karl Erik Eriksson och Ingrid Ronne-Björkqvist (båda fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av bestämmelserna om bussars säkerhetsutrustning i enlighet med vad i motionen anförts.

1987/88:T409 av Anders Björck (m) vari yrkas att riksdagen beslutar införa särskilda registreringsskyltar för fordon tillhörande diplomatisk personal ackrediterad i Sverige i enlighet med vad som i motionen anförts.

1987/88:T411 av Sven Munke (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att undervisningsmaterial för körkortsaspiranter genomgår en granskning för att kunna godkännas.

1987/88:T414 av Marianne Karlsson (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär nödiga föreskrifter för att tillförsäkra att utländska motorfordon är utrustade med skyltar som upplyser om deras nationalitet.

1987/88:T417 av Gunnar Björk (c) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen verkställer en översyn av gällande regler för besiktning av historiska motorfordon.

Motiveringen återfinns i motion 1987/88:Sk533 (c).

1987/88:T420 av Wiggo Komstedt (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att en utredning tillsätts med uppgift att utreda och utarbeta förslag till lagändring vad avser kontrollbesiktning och ägarförändring av motorfordon.

1987/88:T424 av Elver Jonsson och Anders Castberger (båda fp) vari yrkas
2. att riksdagen av regeringen begär förslag om förnyat förarprov vart 10:e år i första hand för körkort för tunga motorcyklar.

1987/88:T425 av Lars Sundin och Anders Castberger (båda fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär sådan ändring av kungörelsen om kontrollbesiktning av motorfordon att veteranfordon av årsmodell 1939 eller tidigare endast behöver inställas till kontrollbesiktning en gång vart femte år.

1987/88:T430 av Karin Israelsson m.fl. (c,m,fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om luftkudde som skadélindrande åtgärd i fordon vars förare har dispens från bältesplikt av medicinska skäl i sina specialutrustade handikappanpassade personbilar.

2. att riksdagen beslutar att luftkuddar skall införas stegvis genom att de personbilar som inköps av staten utrustas med luftkudde eller "Air Bags".

1987/88:T432 av Göthe Knutson (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att Svensk Bilprovning organiserar verksamheten så att väntetiderna i stort sett försvinner samt att minst en kvällsöppen station finns i varje län.

1987/88:T433 av Jan Hyttring och Bertil Jonasson (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av nya bilbesiktningstationer i Ärjäng och Torsby.

1987/88:T434 av Wiggo Komstedt (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att Svensk Bilprovning får i uppdrag att göra en översyn av dess etableringspolitik, med syfte att alla regioner i landet får en tillfredsställande service för kontroll- och registreringsbesiktning.

1987/88:T436 av Gudrun Norberg (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en ändring i körkortsutbildningen så som föreslås i motionen.

1987/88:T437 av Yngve Wernersson och Lennart Pettersson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om effektiva räddningsinsatser med beaktande av trafiksäkerhetsintressen.

1987/88:T438 av Görel Thurdin m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att socialdepartementet får i uppdrag att se över körkorts-hanteringen i samband med sådana kroniska sjukdomar som diabetes m.fl.

Motiveringen återfinns i motion 1987/88:Sf338 (c).

Yttrande

AB Svensk Bilprovning har yttrat sig över motion 1987/88:T403 (s) om obligatorisk kontrollbesiktning vid ägarbyte av bil (*bilaga*).

Utskottet

1 Inledning

Samtliga förslag som behandlas i detta betänkande framfördes i motioner som väcktes under den allmänna motionstiden vid 1987/88 års riksmöte, dvs. i januari i år.

Innan utskottet tar upp motionsförslagen till behandling vill utskottet erinra om målen för säkerhetsarbetet inom vägtrafiken, m.m.

På förslag i proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet (den trafikpolitiska propositionen), bilaga 1, godkände riksdagen (TU 1987/88:13, rskr. 159) i mars 1988 att det övergripande målet för trafikpolitiken skall vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Det övergripande målet vidareutvecklades bl. a. i delmålet att transportsystemet skall utformas så att det motsvarar högt ställda krav på säkerhet i trafiken.

Såvitt avser arbetet med trafiksäkerhet på väg skulle detta delmål – i överensstämmelse med vad som fastlades av statsmakterna redan i de år 1982 godkända riktlinjerna 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.

2) att risken att dödas och skadas i trafiken skall fortlöpande minskas för alla trafikantkategorier.

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.

I propositionen framlades också närmare riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetets fortsatta bedrivande. Riksdagen hade inte något att erinra mot dessa (prop. 1987/88:50 bil. 1 s. 196–232, TU 16, rskr. 201).

Central förvaltningsmyndighet för frågor om säkerheten i vägtrafiken är trafiksäkerhetsverket (TSV). TSV skall särskilt svara för samordningen av trafiksäkerhetsarbetet. För att bistå TSV i frågor om trafiksäkerhetsarbetets samordning och planering har ett råd för samordning och planering knutits till verket.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) verkar – såsom riksorganisation – som företrädare för och samordnare av det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet.

TSV skall varje år lämna regeringen en programplan för trafiksäkerhetsrådets arbete under de kommande tre budgetåren. I TSV:s i år lämnade Trafiksäkerhetsprogram 1988 som avser perioden 1889/90–1991/92 prioriteras i det samordnade trafiksäkerhetsarbetet bl.a. åtgärder till förmån för barn i trafik, oskyddade trafikanter och nyblivna bilförare.

Trafiksäkerhetsrådet har fastställt riktlinjer för den regionala samordningen av trafiksäkerhetsarbetet.

Av den trafikpolitiska propositionen framgår (s. 197) att det totala antalet polisrapporterade vägtrafikolyckor minskade under första hälften av 1970-talet. Efter en uppgång åren 1975 och 1976 låg antalet sedan fram t.o.m. år 1982 på en relativt konstant nivå – ca 60 000. Mellan år 1982 och år 1986 har en ökning med ca 20 % skett.

I fråga om vägtrafikolyckor med personskada m.m. har förhållandena under år 1987 – jämfört med år 1986 – varit följande.

Motorfordonstrafiken ökade under år 1987. Antalet registrerade bilar i trafik ökade med 4 %. Antalet vägtrafikolyckor med personskada minskade emellertid med 6 %. Antalet sådana olyckor uppgick under år 1987 till 15 652 mot 16 677 under år 1986.

Under år 1987 döddes 787 personer i vägtrafiken mot 844 under år 1986. Antalet personer som skadades svårt var under år 1987 5 423 mot 5 804 under år 1986 och antalet lindrigt skadade var 15 044 mot 15 810.

Statens väg- och trafikinstitut (VTI) har nyligen i rapporten Hastighetsuppföljning på landsväg – Mätresultat 1986 (VTI meddelande 568) redovisat resultatet av hastighetsmätningar på 39 skilda platser vid två eller tre tillfällen

under år 1986. I rapporten konstateras att en utveckling mot allt högre hastigheter som har förelegat fram t.o.m. år 1985 har brutits under år 1986. För 70-, 90-, 110- och motorvägar har enligt rapporten hastigheten minskat under år 1986.

Motionsförslagen sammanförs vid den följande behandlingen – med hänsyn till det huvudsakliga innehållet – i grupperna Frågor om den inre säkerheten i bilar, Frågor om kontrollbesiktningen m.m., Bilregisterfrågor m.m., Körkortsförordningen samt Övriga trafiksäkerhetsfrågor.

Följande förkortningar används för de huvudsakliga i sammanhanget aktuella författningarna, nämligen VTK för vägtrafikkungörelsen (1972:603), FK för fordonskungörelsen (1972:595), BRK för bilregisterkungörelsen (1972:599), KLK för körkortslagen (1977:477), KKF för körkortsförordningen (1977:722) samt VMF för vägmärkesförordningen (1978:1001). För trafiksäkerhetsverket används förkortningen TSV.

2 Frågor om den inre säkerheten i bilar

2.1 Bakgrund

I detta avsnitt i betänkandet behandlas motionsförslag med krav på fästpunkter i bilarna för de särskilda skyddsanordningarna för barn, bilbälten och annat skydd för passagerarna i bussar, förbättring av skyddet för barn i skolbussar och ambulanser samt luftkuddar som skydd i personbilar.

Om utrustning med bilbälten gäller enligt 11 § FK att personbil och lätt lastbil skall vara utrustade med bilbälten avsedda för förarplatsen och varje passagerarplats. I tung lastbil skall finnas fästpunkter för bilbälten. TSV har i verkets föreskrifter om bilbälten (TSVFS 1985:24) meddelat närmare föreskrifter om bilbälten – bl.a. om undantag för personbilar av äldre årsmodeller från kravet på bilbälten.

Enligt TSV:s föreskrifter gäller för personbil och lätt lastbil bl.a. att bilbälte inte behövs på långsgående säte, på bakåtvänt säte eller på klaffsits och inte heller för mittplats i säte i fordon av 1983 eller tidigare års modell vars sätesbredd är mindre än 1 350 mm. Bilbälte skall enligt föreskrifterna vara trepunktsbälte. För mittplats får dock finnas höftbälte. Även för annan sittplats får finnas höftbälte om övre fästpunkt inte utan stor olägenhet kan anordnas.

Om användning av bilbälte gäller enligt 117 a § VTK att den som färdas i en personbil eller i en lätt lastbil skall sitta på en plats som är utrustad med bilbälte om en sådan plats är tillgänglig och skall därvid använda bilbältet. Den som färdas i en buss på en sådan sittplats som är utrustad med bilbälte skall använda bältet. För barn gäller att ett barn skall till och med det år varunder barnet fyller sex år – i stället för eller tillsammans med bilbältet – använda bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning för barn. Om barnet färdas tillfälligt i ett fordon i vilket någon särskild skyddsanordning inte medförs, skall barnet i stället använda bilbältet när det är möjligt. Bilbälte eller särskild skyddsanordning behöver enligt paragrafen

inte användas i vissa uppräknade fall, bl.a. när det finns medicinska hinder enligt läkarintyg som har utfärdats före färden. Vidare behöver bilbälte inte användas av föraren i yrkesmässig trafik för personbefordran. I fråga om skolskjutsning hänvisas i paragrafen till särskilda föreskrifter. Bestämmelserna i paragrafen är straffsanktionerade. Böter, högst 1 000 kr., kan ifrågakomma för brott mot bestämmelserna.

På förslag i proposition 1987/88:33 om säkerheten för barn i bil m.m., vilket godkändes av riksdagen (TU 5, rskr. 89), infördes genom en ändring i 117 a § VTK (SFS 1988:67) fr. o. m den 1 april i år bl.a. det ovannämnda kravet på att barn fram till och med det år varunder barnet fyller sex år skall använda särskild skyddsanordning och därefter det ordinarie bilbältet. Kravet gäller såväl vid privata transporter som vid skolskjutsning.

2.2 Fästpunkter i bilarna för de särskilda skyddsanordningarna för barn

I motion T404 (vpk) framhålls att en brist vid införandet av kravet på att barn skall använda särskilda skyddsanordningar var att man inte behandlade frågan om vilka krav som rimligen kan ställas på tillverkare av bilar och särskilda skyddsanordningar när det gäller att förbättra förutsättningarna för att använda skyddsanordningarna. För detta behövs enligt motionärerna en långtgående standardisering av fästordningarna. Motionärerna begär att krav skall införas på att alla bilar av 1989 och senare års modell som säljs i vårt land skall vara försedda med fästen för fastsättning av de särskilda skyddsanordningarna för barn.

Från TSV har det under hand inhämtats att de flesta bilbarnstolar, bälteskuddar och andra särskilda skyddsanordningar för barn som finns på marknaden fästs i bilbältena. För de särskilda skyddsanordningar för barn som fästs på detta sätt torde särskilda fästen i bilarna inte behövas. Med hänsyn härtill och då fästpunkterna för bilbälte enligt TSV:s föreskrifter skall ha tillfredsställande hållfasthet torde motionen kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

Utskottet vill emellertid i detta sammanhang framhålla att det är angeläget att de särskilda skyddsanordningarna för barn utformas så att de kan anpassas bra till sätena och bilbältena i olika bilar.

2.3 Bilbälten och annat skydd för passagerarna i bussar

I motsats till vad som gäller för personbil och lätt lastbil finns i FK inte något krav på att buss – dvs. bil som är inrättad för befordran av flera än åtta personer utöver föraren – skall ha bilbälten.

Inte heller finns, i motsats till vad som genom föreskrifter av TSV gäller för personbil, krav på fastsättningen av sätena i bussar och på motstånd hos sätena mot visst tryck bakifrån och framifrån.

Enligt TSV:s föreskrifter skall sålunda sätesfastsättningen för personbilar vara av typ som godkänts enligt ett av FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE) antaget reglemente eller uppfylla vissa i föreskrifterna angivna krav. För bussar gäller emellertid – med syfte att skydda förare och passagerare – endast den för motorfordon i allmänhet gällande grundregeln

om inre säkerhet i 8 § tredje stycket FK, nämligen att "utrymme för förare, annan driftspersonal eller passagerare skall vara inrättat och utrustat så, att personskada vid trafikolycka eller inbromsning hindras eller begränsas".

I motion T407 (fp) kritiseras att det inte finns föreskrifter med krav på användning av bilbälten i bussar, på fastsättningen av sätena i bussarna och på motståndskraften hos sätenas ryggstöd mot tryck (framifrån och bakifrån). Motionärerna begär därför en översyn i fråga om bussars säkerhetsutrustning, varvid det skall övervägas att införa föreskrifter som skapar större säkerhet för busspassagerarna.

På grundval av kommittéarbete inom ECE beräknas ett ECE-reglemente om sätenas hållfasthet, utformning och fastsättning i bussar komma att antas inom en nära framtid. Vidare diskuterar man inom en ECE-kommitté frågan hur man på bästa sätt skall sörja för säkerheten i bussar för de åkande – genom bilbälten eller andra skyddsanordningar. Dessa diskussioner kan förväntas resultera i ett ECE-reglemente i frågan.

Det finns anledning räkna med att kraven i sålunda väntade ECE-reglementen kommer att integreras i våra föreskrifter om bussars beskaffenhet och utrustning. Motionärernas önskemål kan sålunda förutses komma att tillgodoses utan att något initiativ från riksdagens sida behövs. Motionen kan därför avslås.

Det bör i detta sammanhang nämnas att frågor om bussätens hållfasthet utgör ett av de arbetsområden inom ECE vari man från svensk sida har gjort och gör speciella insatser.

2.4 Förbättring av skyddet för barn i skolbussar

Särskilda bestämmelser om krav på fordon och användning av bilbälte m.m. har meddelats i fråga om sådan skolskjutsning för elever i förskola, grundskola, gymnasieskola eller motsvarande skola som anordnas av det allmänna. Skolskjutsningen utförs vanligen genom att man anlitar entreprenörer som har tillstånd till yrkesmässig beställningstrafik för persontransporter. De grundläggande bestämmelserna finns i förordningen (1970:340) om skolskjutsning. Verkställighetsföreskrifter m.m. finns i huvudsak i TSV:s föreskrifter om skolskjutsning (TSVFS 1988:17). Föreskrifterna om skolskjutsning har ändrats fr.o.m den 1 augusti i år. Bl.a. gäller för närvarande följande beträffande skolskjutsning med buss.

Buss skall vara godkänd vid lämplighetsbesiktning för att få användas för skolskjutsning – såväl yrkesmässig som icke yrkesmässig sådan trafik. Även bussar som har både sittplatser och platser för stående passagerare, såsom "stadsbussar" och bussar för annan linjetrafik, kan godkännas för skolskjutsning.

Medgivanden kan lämnas – beträffande både yrkesmässig skolskjutsning som anordnas av det allmänna och icke yrkesmässig sådan trafik – till att i buss får transporteras flera mindre barn än det antal vuxna passagerare, sittande och stående, för vilka bussen är godkänd. Fr.o.m. den 1 januari 1989 upphör emellertid möjligheten att lämna sådana medgivanden. För buss och lätt lastbil gäller emellertid att medgivanden som har lämnats före nämnda

datum kan utnyttjas även i fortsättningen.

Buss som används i yrkesmässig trafik skall enligt föreskrifter av TSV vara försedd med förstärkningar av frontpartiet och av vänstra långsidan för att riskerna skall minskas för skador på passagerare och buss vid en kollision.

I motion T406 (fp) kritiseras att det förekommer att barn vid färd till förskola eller skola i skolbuss kan vara tvungna att färdas stående utan skydd. Motionärerna begär i här aktuell del av motionen förslag om förbättrat skydd för barn vid transport i skolbussar.

Vid behandlingen av proposition 1987/88:33 om säkerheten för barn i bil m.m. behandlade utskottet bl.a. motioner, i vilka kritik framfördes mot att barn vid skolskjutsning i bussar kunde vara tvungna att använda ståplatser och att tre–fyra barn kunde vara hänvisade att använda ett säte som när det gäller vuxna var avsett enbart för två personer. Utskottet framhöll (TU 1987/88:5 s. 9) att en buss genom sin storlek och tyngd m.m. gav en viss säkerhet i trafiken för passagerarna och att denna fördel med buss som skolskjutsfordon fick anses uppväga sådan mindre komfort under färden som påtalades i motionerna. När det gäller utnyttjande av transportkapaciteten i skolskjutsfordon framhöll föredragande departementschefen (prop. s. 13) bl.a. att alltför höga kostnader för enskilda transporter kunde leda till inskränkningar i skolskjutsverksamheten i stort, dvs. att barnen skulle få ta sig till och från skolan på annat sätt, vilket lätt skulle kunna få negativa konsekvenser för trafiksäkerheten.

Den 1 januari 1989 upphör – som redan nämnts – möjligheten att lämna nya medgivanden till att i skolbuss får transporteras flera stående eller sittande barn än antalet stående eller sittande vuxna passagerare för vilka bussen är godkänd. Detta leder till att det blir färre barn som delar sittplats resp. transporteras stående i skolbussar.

När det gäller transport av barn stående bör det nämnas att barns resor till och från skolan i glesbygd ofta sker genom att barnen medföljer i bussar som går i linjetrafik. Om sittplatserna i sådana bussar redan är upptagna är det ofrånkomligt att barnen måste utnyttja lediga ståplatser.

Fråga om införande av förbud mot att barn transporteras stående vid skolskjutsning togs upp i en i april i år avgiven rapport om en översyn av bestämmelserna om skolskjutsning, som en arbetsgrupp inom TSV har utfört mot bakgrund av statsmakternas ovannämnda beslut om säkerheten för barn i bil m.m. Arbetsgruppen föreslog att frågan skulle tas upp inom ramen för trafiksäkerhetsrådets trafiksäkerhetsprogram. Utskottet vill framhålla att det är angeläget att barnen erbjuds sittplatser i skolbussarna. Då utvecklingen, som framgår av den lämnade redogörelsen, också synes gå mot att så kan bli fallet torde motion T406 (fp) i här aktuell del inte böra föranleda något initiativ från riksdagens sida. Motionen kan därför avslås i denna del.

2.5 Förbättring av skyddet för barn i ambulanser

Ett motorfordon (vanligen av fordonsslaget personbil) som är inrättat för transport av sjuka och skadade och avsett att användas uteslutande för detta

ändamål – en ambulans – kan efter lämplighetsbesiktning registreras som utryckningsfordon. Föraren av ett utryckningsfordon får under vissa förutsättningar underlåta att följa trafikföreskrift.

För ambulanser och sjukbåtar i ambulanser finns av Sjukvårdens och socialvårdens planerings- och rationaliseringsinstitut (Spri) fastställda svenska sjukhusstandards (Spri specifikationerna 21101 resp. 22101). Ambulans skall sålunda ha sådana egenskaper att samtliga åkande tillförsäkras god åkkomfort. All inredning i sjukhytt skall vara så utformad och beskaffad att personskada vid trafikolycka eller inbromsning hindras eller begränsas. Sjukbåt, som vanligen placeras med huvudänden mot färdriktningen, skall bl.a. ha fällbart ryggstöd och bårgördlar. Sjukbåten kan också ha nackstöd.

TSV har i verkets regler om lämplighetsbesiktning av utryckningsfordon för transport av sjuka eller skadade (TSVFS 1981:33) angett krav på bl.a. fastsättningen av sjukbåt i ambulans.

Bredvid underlaget för sjukbåten i en "personbilsambulans" finns ett framåtvänt säte för ambulanssjukvårdaren. Från detta säte kan ambulanssjukvårdaren under färden nära vaka över patienten m.m. Dessutom finns vanligen en bakåtvänd klaffsits på väggen mot förardelen av ambulansen. Både det framåtvända sätet och klaffsitsen är försedda med bilbälten.

I motion T406 (fp) kritiserar också att barn vid transporter i ambulanser ligger helt oskyddade på en brits. Motionärerna begär i här aktuell del av motionen förslag om förbättrat skydd för barn vid transporter i ambulanser.

Från enheten för ambulansverksamhet inom Stockholms läns landsting har det under hand upplysts att när barn i ungefär treårsåldern och högre ålder transporteras i ambulans säkras barnet – på samma sätt som en vuxen person – genom att bårgördlarna anbringas samt, om barnets tillstånd medger det, genom att sjukbårens ryggstöd höjs. Ett mindre barn säkras under ambulanstransport antingen genom att sjukbårens båda ändar höjs och barnet späns fast i bårgördlar på mittdelen av båren eller genom att barnet sitter i famnen på ambulanssjukvårdaren som själv sitter fastspänd med bilbälte på det framåtvända sätet. Anhörig till patienten som medföljer sitter vanligen i förardelen bredvid föraren. Nu nämnda sätt för transport av barn i ambulans torde tillämpas även vid ambulanstransporter hos andra landsting. Då detta får anses ge tillfredsställande säkerhet för barn under ambulanstransporter är utskottet inte berett att förorda något riksdagens initiativ med anledning av motion T406 (fp) i här aktuell del. Motionen avstyrks därför i denna del.

2.6 Luftkuddar (air bags) som skydd för föraren i personbilar

Som ett alternativ eller komplement till bilbälten förser vissa biltillverkare sina personbilar med luftkuddesystem (air bags) som skydd för förarna. Luftkuddesystemet består av en säck som förvaras hopvikt i rattnavet, en gaspatron som också förvaras där samt känselkroppar i bilens främre, stötpuvtagande delar jämte elledningar. Vid frontal kollision eller kollision snett mot bilens front aktiverar känselkropparna gaspatronen så att luftkudden fylls med gas. Då den gasfyllda luftkudden med stor marginal täcker ratten blir ett slag av förarens huvud emot rattkrans eller annan del av ratten

samt vindrutan kraftigt reducerat. Luftkudden utvecklas först under själva kollisionen och den sjunker snabbt ihop efter kollisionen. Luftkuddesystem kan installeras även i en bil som inte från början har försetts med ett sådant system. Kostnaden beräknas till ca 8 000 kr.

I motion T430 (c,m,fp) framhålls att installation av luftkuddesystem förbättrar den inre säkerheten för bilföraren. Motionärerna åberopar resultat av kollisionsexperiment som gjorts med några av postens stadsbrevbärbilar. Dessa experiment torde ha motiverats av att det förekommer att förare av brevbärbilar, som måste stanna ofta för att gå ut och hämta eller lämna ut post, inte använder bilbältena. Motionärerna begär *dels* att luftkuddesystem skall införas som skadelindrande utrustning i handikappanpassade personbilar, vilkas förare av medicinska skäl är undantagna från plikten att använda bilbälte (yrkande 1). *dels* att luftkuddesystem skall införas stegvis genom att till en början de personbilar som köps in av staten utrustas med sådana system (yrkande 2).

Allmänt torde det anses att luftkuddesystemet är ett bra komplement till bilbältet som skydd för bilföraren men att luftkuddesystemet inte helt kan ersätta bilbältet som inre skydd. Luftkuddesystemet är t.ex. inte utformat för att ge skydd vid påkörning på sidan av en bil.

För att underlätta påtagning och avtagning av bilbälten har emellertid framtagits och utvecklats bilbälten med anordningar som gör att bältena automatiskt anbringas eller lösgörs då åkande tar plats i bilen resp. lämnar den samt stramas åt först vid kollision. Då bilbälten med sådana anordningar underlättar instigning och urstigning och gör att åkande kan röra sig mera fritt i bilen torde i stort sett de olägenheter med bilbälten reduceras som skulle motivera användning av luftkuddesystem i stället för bilbälten. I avvaktan på utveckling och en bredare introduktion på marknaden av bilbälten med nämnda anordningar är utskottet inte berett att nu förorda att luftkuddesystem skall införas som skydd för bilförarna. Utskottet kan således inte ställa sig bakom motionsförslaget att luftkuddesystem skall införas stegvis genom att de personbilar som köps av staten utrustas med sådana system. Detta motionsförslag avstyrks därmed.

Riksdagen (prop. 1987/88:99, SfU 23, rskr. 300) beslutade under förra riksmötet att ett nytt bilstöd till handikappade skulle införas den 1 oktober i år. Det nya bilstödet – om vilket bestämmelser har meddelats i lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade och i förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade – har ersatt tidigare i olika former lämnat bilstöd. Det utbetalas till förflyttningshandikappade och omfattar (1) ett grundbidrag, (2) ett anskaffningsbidrag samt (3) ett anpassningsbidrag. Grundbidraget utbetalas antingen som helt grundbidrag med 50 000 kr. eller som halvt grundbidrag med 25 000 kr. Anskaffningsbidraget utbetalas – efter inkomstprövning – med högst 35 000 kr. Grundbidrag och anpassningsbidrag får tillsammans överstiga fordonets anskaffningskostnad med högst 30 000 kr. Anpassningsbidraget utgår med det belopp som motsvarar kostnaden för en sådan ändring eller anordning på fordonet som behövs för att den handikappade skall kunna bruka det. Anpassnings-

bidraget ersätter ett tidigare likartat bidrag som har lämnats av arbetsmarknadsverket. Bilstöd skall i princip kunna lämnas vart sjunde år. Frågor om bilstöd prövas av försäkringskassorna.

Det nya bilstödet för handikappade synes enligt utskottets mening kunna ge handikappad som köper personbil möjlighet att låta utrusta bilen med luftkuddesystem om han/hon önskar ha sådant. Fråga om möjlighet att använda det tidigare och det nuvarande anpassningsbidraget för installation av luftkuddesystem i handikappads personbil har enligt vad som är känt för utskottet inte prövats. Det tidigare anpassningsbidraget kunde emellertid användas för anskaffning av säkerhetshöjande utrustning i form av vinterdäck.

Med hänsyn till det anförda synes motionsförslaget om utrustning av vissa handikappades personbilar med luftkuddesystem inte böra föranleda något initiativ av riksdagen. Förslaget avstyrks således.

3 Frågor om kontrollbesiktningen m.m.

3.1 Bakgrund

Kontrollbesiktning av fordon sker enligt 74 § första stycket FK för att den beskaffenhet och utrustning hos fordonet som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt skall kontrolleras.

Sedan den 1 januari 1971 gäller som huvudregel att personbilar och andra fordon skall kontrollbesiktigas årligen med början under andra kalenderåret efter det år som anges i årsmodellsbeteckningarna (77 § FK).

Kontrollbesiktningar liksom vissa övriga besiktningar av motordrivna m.fl. fordon utförs enligt FK av riksprovplats. I förordningen (1985:1107) om riksprovplatser och auktoriserade provplatser har AB Svensk Bilprovning (ASB) utpekats som riksprovplats för motorfordon m.m.

I detta avsnitt av betänkandet behandlas motionsförslag om obligatorisk kontrollbesiktning av äldre personbilar före ägarbyte, om registrering av vägmätarställning i bilregistret i samband med kontrollbesiktning och ägarbyte av motorfordon, om tidsintervallen mellan kontrollbesiktningarna av historiska motorfordon, om översyn av ASB:s etableringspolitik beträffande bilprovningsstationer, om förläggning av bilprovningsstationer till Torsby och Årjäng samt om väntetider och kvällsöppet i bilprovningsstationer.

3.2 Obligatorisk kontrollbesiktning av äldre personbilar före ägarbyte

ASB överlämnade i augusti 1987 till utskottet en promemoria med synpunkter på vissa förslag till ändringar i nuvarande inställesystem för kontrollbesiktning som framförts i motioner. Promemorian – som anmäldes för riksdagen i utskottets betänkande TU 1987/88:1 om trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m.m. – utgjorde en redovisning av resultatet av studier från skilda synpunkter av den obligatoriska kontrollbesiktningen som ASB hade utfört för att bedöma effekten av förändringar av olika slag i inställesystemet.

I motion T403 (s) återges synpunkter på behovet av kontrollbesiktning av äldre bilar som framfördes i promemorian. Sålunda framhölls i denna bl.a. att felfrekvensen ökar kraftigt när fordonen blir äldre och den totala körsträckan ökar – trots att körsträckorna per år minskar med ökande ålder hos fordonen. En ökad besiktningsfrekvens för de äldre fordonen skulle enligt promemorian sannolikt innebära en förbättrad totaleffekt av besiktningen. I motionen framhålls dessutom att en säljare av en äldre bil som inte är i gott skick – i stället för att han låter reparera bilen – koncentrerar försäljningsåtgärderna på att få bilen att framstå i ett bättre skick än det i vilket bilen är. En obligatorisk kontrollbesiktning av äldre bilar i samband med ägarbyte skulle enligt motionären bidra till en förbättrad totaleffekt av kontrollbesiktningen samt skulle framför allt förbättra såväl trafiksäkerheten som köptryggheten. Motionären begär att krav skall införas på att personbil som är tio år gammal eller äldre, räknat efter den årsmodell som bilen tillhör, skall före ett ägarbyte – dock tidigast tre månader dessförinnan – ha genomgått kontrollbesiktning. Det föreslagna kravet skall dock inte gälla för personbilar av 1950 eller tidigare års modell.

ASB har avgett yttrande (*bilaga*) över motionen. ASB anför sammanfattningsvis att de äldre bilarnas tekniska standard – så som den kan avläsas i resultaten från den årliga kontrollbesiktningen – motiverar att man överväger frågan om ökade kontrollinsatser för dessa. Ett sätt kan enligt ASB vara att kräva besiktning vid ägarbyte.

ASB anser emellertid att frågan om överlåtelsebesiktning bör närmare utredas, då alltför många faktorer är otillräckligt belysta. Bolaget framhåller att ytterligare utredning erfordras även för beräkning av ASB:s resursbehov för överlåtelsebesiktningar samt för beräkning av värdet av de nyttoeffekter som sådana besiktningar kan ge och av de kostnader som de kan förorsaka.

Utskottet är inte berett att nu förorda införande av krav på kontrollbesiktning av äldre personbilar vid ägarbyte. Som framhålls i ASB:s yttrande måste frågan närmare beredas innan ett beslut om ett sådant krav kan fattas. Utskottet vill peka på att ett krav på kontrollbesiktning kan förbigås på det sättet att ett ägarbyte görs utan att det registreras.

Utskottet förutsätter emellertid att TSV och konsumentverket följer handeln med äldre bilar och tar de initiativ som utvecklingen kan föranleda för att främja säkerheten i trafik med sådana bilar och konsumentenskyddet vid förvärf av dem.

Motionen bör således inte nu föranleda någon särskild åtgärd av riksdagen.

3.3 Tidsintervall mellan kontrollbesiktningarna av historiska motorfordon

På förslag av finansministern, som fann det motiverat med särbestämmelser när det gäller fordonsskatt för samlarfordon, slopades genom beslut av riksdagen hösten 1984 (prop. 1983/84:178, SkU 40, rskr. 312) vägtrafikskatten på motorfordon av årsmodell 1950 eller äldre fr.o.m. den 1 januari 1985.

I motionerna T417 (c) och T425 (fp) tas upp fråga om särbestämmelser för samlarfordon också när det gäller tidsintervall mellan kontrollbesiktningar-

na. I båda motionerna påpekas att samlarfordon körs endast korta sträckor varje år – i samband med enstaka uppvisningsrallyn samt till och från kontrollbesiktningen. Kontrollbesiktning varje år ter sig därför enligt motionärerna orimlig. I motion T417 (c) begärs en översyn av reglerna om kontrollbesiktning när det gäller historiska motorfordon. Motionären synes önska minskad besiktningfrekvens för bilar som är 25 år och äldre. I motion T425 (fp) begärs att veteranfordon av årsmodell 1939 eller tidigare årsmodell skall behöva genomgå kontrollbesiktning endast en gång vart femte år.

Antalet motorfordon från förkrigstiden och från tiden till dess produktionen av motorfordon för den civila marknaden kom i gång efter andra världskriget och som alltjämt är i trafik beräknas vara mycket litet, och fordonen torde till största delen utgöras av samlarfordon. Dessa fordon är enligt vad som upplysts under hand från ASB i mycket gott skick, och användningen torde vara begränsad till uppvisningskörningar o.d. Det kan därför finnas anledning att överväga en förlängning av intervallen mellan kontrollbesiktningarna för dessa fordon. I yttrandet över den i det föregående behandlade motionen T403 (s) har ASB förutskickat närmare överväganden om i denna motion upptagen fråga om kontrollbesiktningen. Det ligger enligt utskottets mening nära till hands att ASB i detta sammanhang även överväger frågan om förlängning av tidsintervallen mellan kontrollbesiktningarna för historiska motorfordon. Då utskottet förutsätter att något riksdagens initiativ ej behövs för att sådana överväganden skall komma till stånd torde motionerna T417 (c) och T425 (fp) kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

3.4 Översyn av politiken beträffande etablering av bilprovningsstationer

ASB har för närvarande 174 bilprovningsstationer i 164 av landets 284 kommuner. Av stationerna är 156 fasta stationer och 18 besöksstationer (med mera begränsat öppethållande).

I motion T434 (m) framhålls att ASB:s monopol på kontrollbesiktningar av fordon bör innebära att fordonsägarna skall erbjudas en godtagbar service genom att det i varje kommun finns en bilprovningsstation. Motionären redogör för situationen i Tomelilla kommun, Kristianstads län. Kommunen har inte en bilprovningsstation, trots att Tomelillaområdet enligt motionären är biltätt, har ett stort antal åkerier samt har försäljningsställen för de två stora lastbilmärkena med försäljningsansvar för hela sydöstra Skåne. Då närmaste bilprovningsstation finns i Simrishamns kommun, på tre mils avstånd, medför detta tidsförluster och kostnader för kontrollbesiktningen. Motionären föreslår att man genom försöksverksamhet undersöker om "ambulerande bilprovningsstationer" kan täcka behovet av bilprovning. Specialutrustning för kontroll- och registreringsbesiktningar skulle enligt motionären kunna medföras i en minibuss. För den "ambulerande bilprovningstationen", som skulle hålla öppet en eller två dagar i veckan, skulle lokaler och sådan utrustning som inte kan medföras i minibussen, t.ex. bromsprovningсанläggning, kunna hyras hos bilverkstad på orten. Motionären begär att ASB skall få i uppdrag att göra en översyn av bolagets etableringspolitik med syfte att alla regioner i vårt land skall få en tillfredsställande service för kontroll- och registreringsbesiktningar.

Från ASB har det under hand framhållits att närmaste bilprovningstation för bilägare i Tomelillaområdet finns i Ystad, på ett avstånd av cirka en och en halv mil – motsvarande hälften av avståndet till den i motionen nämnda bilprovningstationen i Simrishamns kommun. Från ASB har det också under hand upplysts att företaget har undersökt möjligheten att använda lokaler och utrustning som finns hos bilföretag i Tomelillaområdet för bilprovning men att tillfredsställande arrangemang inte har varit möjliga att åstadkomma.

Från ASB har det vidare under hand framhållits att företaget vid överväganden om etablering av bilprovningstationer tar hänsyn till såväl företagsekonomiska som samhällsekonomiska aspekter – bl.a. till bilägarnas kostnader för resor till och från bilprovningen och andra kostnader i samband med denna. Enligt bolagets mening får den geografiska tillgängligheten till bilprovningen i vårt land anses tillfredsställande.

Mot bakgrund av de uppgifter som sålunda erhållits från ASB och då det inte ankommer på riksdagen att avgöra var och hur ASB:s bilprovninganläggningar skall etableras bör motionen enligt utskottets mening inte föranleda något initiativ av riksdagen. Den avstyrks sålunda.

3.5 Förläggning av bilprovningstationer till Torsby och Årjäng

Närmaste bilprovningstationer i förhållande till huvudorten (Torsby) i Torsby kommun finns i Sunne och Hagfors kommuner på ett avstånd av ca 4 resp. ca 7 mil, och närmaste bilprovningstationer i förhållande till huvudorten (Årjäng) i Årjängs kommun finns i Arvika, Bengtsfors, Säffle och Åmåls kommuner på ett avstånd av ca 5–7 mil.

I motion T433 (c) påpekas att resorna för kontrollbesiktning blir tids- och kostnadskrävande för fordonsägarna i Torsby och Årjängs kommuner, då bilprovningstationer inte finns i Torsby och Årjäng. Motionärerna begär därför att sådana stationer skall anordnas på dessa orter.

Årjängs kommun har vid olika tillfällen hos ASB begärt att företaget skall förlägga en bilprovningstation till kommunen. Senast i skrivelse i december 1987 meddelade ASB kommunen att etablering i Årjäng inte var aktuell. Företaget – som beräknade besiktningens volymen för en bilprovningstation i kommunen till ca 6 500 besiktningar per år – anförde bl.a. att ett kriterium för etablering av en bilprovningstation på en ny ort är att nyttan för samhället, dvs. samhällsbesparingen, når ungefär samma storlek som bolagets merkostnader för stationen.

Utskottet behandlade också under förra riksmötet ett motionsförslag om förläggning av en bilprovningstation till Årjängs kommun. Utskottet hade då fått reda på att styrelsen för ASB hade diskuterat att göra bolagets service mer lättillgänglig i glesbygd, och utskottet framhöll (TU 1987/88:1 s.23) att utskottet gärna såg att så skedde.

Då det – som utskottet redan har framhållit – inte ankommer på riksdagen att avgöra var ASB:s bilprovninganläggningar skall etableras, bör motionen i vad den avser förläggning av en bilprovningstation till Årjäng inte föranleda något initiativ av riksdagen. Motionen avstyrks således i denna del.

Även Torsby kommun har hos ASB begärt att företaget skall förlägga en bilprovningsstation till kommunen. I skrivelse i december 1987 till kommunen meddelade ASB att företaget som alternativ vid överväganden om hur kapacitetsproblem inom regionen skall lösas kommer att jämföra en till- eller nybyggnad av bilprovningsstationen i Sunne med en nyteablering i Torsby och att företaget därför har bordlagt frågan om etablering av bilprovning i Torsby. Med hänsyn till att frågan om etablering av bilprovning i Torsby således är föremål för överväganden torde motion T443 (c) i vad den avser denna fråga kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

3.6 Väntetider och kvällsöppet i bilprovningsstationer

ASB:s fasta bilprovningsstationer hålls öppna måndagar–fredagar kl. 07.30–16.30.

I motion T432 (m) framförs kritik mot långa väntetider vid bilprovningsstationerna. Under en genomsnittlig höstvecka år 1987 var enligt motionären väntetiderna vid flertalet stationer minst tre veckor. Väntetider på upp till åtta veckor förekom också. Motionären frågar sig om man inte under ett år genom resursförstärkning och kvällsöppet borde försöka minska väntetiderna så att de blir högst en vecka. Motionären anser att normalt bör åtminstone en bilprovningsstation i varje län och större stad vara kvällsöppen till kl. 21.00. Motionären begär att ASB skall organisera sin verksamhet så att väntetiderna i stort sett försvinner samt att minst en kvällsöppen station skall finnas i varje län.

Från ASB har det under hand framhållits att företaget har som mål att *väntetiderna* för kontrollbesiktning normalt inte skall vara längre än tio dagar och att företaget genom olika åtgärder försöker att snarast nå detta mål. Fr.o.m. den 1 juli 1988 har företaget sålunda bl.a. infört en regional organisation, som beräknas ge ökade förutsättningar att anpassa servicen till växlingar i efterfrågan.

I det besiktningssunderlag som före inställelseterminens början sänds till bilägaren uppmanas denne att ringa bilprovningen och beställa tid för kontrollbesiktning snarast då han/hon fått besiktningssunderlaget. Om denna uppmaning följs torde bilägaren i de flesta fall ha möjlighet att få en tid för bilprovningen som han/hon kan acceptera som lämplig.

Med hänsyn till det anförda torde motionen, såvitt den avser väntetider för bilprovning, inte böra föranleda något initiativ av riksdagen.

Från ASB har det vidare under hand upplysts att företaget har försökt nå överenskommelser med företrädare för de anställda så att bilprovningsstationer skall kunna ha *öppet på kvällar* men att förslag härom i vissa fall har mött motstånd från de anställdas sida. Utskottet är positivt inställt till att servicen för allmänheten förbättras genom att vissa bilprovningsstationer hålls öppna på kvällarna. Då det emellertid närmast ankommer på bolaget att tillsammans med de anställda bestämma om man skall ha kvällsöppet på bilprovningsstationer, bör motionen inte heller såvitt avser kvällsöppna bilprovningsstationer föranleda något initiativ av riksdagen.

Utskottet avstyrker således motionen.

4.1 Registrering av vägmätarställning i bilregistret

Central bilregistreringsmyndighet är TSV. Länsstyrelserna är regionala registreringsmyndigheter. TSV för – genom automatisk databehandling – ett för hela landet gemensamt bilregister (70 § BRK). I bilregistret skall enligt 71 § BRK föras in de uppgifter som anges i en bilaga 1 till BRK, och myndigheter som anges i en bilaga 2 svarar för att dessa uppgifter förs in i registret. Sålunda ansvarar länsstyrelser och TSV för att ägaruppgifter förs in och TSV för att uppgifter om godkännande m.m. vid kontrollbesiktning förs in.

I det protokoll som förs vid kontrollbesiktningen anges bilarnas vägmätarställningar. Protokollet upprättas i ett huvudexemplar som efter besiktningen överlämnas till fordonsägaren samt i två "genomslagskopior", av vilka ett behålls på bilprovningsstationen och ett översänds till ASB:s huvudkontor i Stockholm. Enligt ASB:s arkiveringsbestämmelser arkiveras protokoll från kontrollbesiktning under det år varunder besiktningen har utförts samt under ytterligare cirka tre år.

I motion T420 (m) framhålls att ett stort bekymmer för bilköparna har sedan årtionden varit att det "fifflas" med vägmätare på bilar som är till salu, så att vägmätarna visar kortare körsträckor än de verkliga, samt att oärliga uppgifter lämnas på bilköparnas frågor om vägmätarna har "gått runt". För att bilköparnas situation skall förbättras begär motionären att bestämmelser skall införas om att uppgifter om bilarnas vägmätarställningar vid godkänd kontrollbesiktning och vid ägarbyte skall föras in i bilregistret.

I FK finns inte något krav på att en bil skall ha vägmätare – och således inte heller krav på hur körd vägsträcka skall visas. Krav på vägmätare som inte kan manipuleras måste införas vid bifall till motionsförslaget. Utskottet är inte berett förorda sådant krav enbart för tillgodoseende av förslaget.

Syftet med bilregistret är i första hand att man skall registrera ett fordonens existens och den som har att fullgöra fordonsägarens skyldigheter. Med hänsyn till kostnaderna för att föra bilregistret bör i princip inte andra uppgifter föras in i detta än sådana som behövs för att tillgodose det primära syftet med registret. Uppgifter om vägmätarställning kan inte anses vara av denna karaktär.

Uppgifter om vägmätarställningar finns, som nämnts, i protokollen från kontrollbesiktningarna. Om bilsäljarna inte tillhandahåller bilägarna exemplar av protokollen kan ASB lämna bilköparna uppgifter om vägmätarställningar från bolagets protokollskopior.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motionen.

4.2 Vissa åtgärder för att försvåra tillgrepp av bilar

Tillverkarna ger bilarna m.fl. fordon individuella beteckningar (chassinummer eller motsvarande) som instansas i fordonens underreden, motorrum eller på andra platser. Chassinumret eller motsvarande beteckning och registreringsnumret för ett fordon skall enligt BRK föras in i bilregistret

liksom uppgifter om ägaren (namn och adress m.m.). Sekretess gäller inte för uppgift i bilregistret.

På fordons registreringsskylt skall enligt 18 § andra stycket BRK varaktigt finnas angivet fordonets chassinummer eller motsvarande beteckning eller del av numret eller beteckningen. Instansning av chassinummer eller motsvarande på registreringsskyltarna föreslogs av bilregisterutredningen i dess slutbetänkande (SOU 1971:11) Ett nytt bilregister. Motiveringen synes bl.a. ha varit att falskskyltning av bil lätt skulle kunna upptäckas (s. 19–20).

I motion T401 (m) anförs att det visat sig att ett mycket stort antal dyra bilar har stulits på följande sätt.

Tjuven har avläst en bils chassinummer och registreringsnummer från registreringsskylten och noterat dessa uppgifter. Tjuven har därefter vid telefonsamtal med generalagenten för bilmärket sagt sig vara återförsäljare och ha en kund som har tappat bort sina bilnycklar. Tjuven har bett generalagenten om uppgift om koden för bilnycklarna med motiveringen att han skulle hjälpa kunden att få nya nycklar. Sedan nyckelkoden har lämnats ut per telefon har tjuven hos närmaste låssmed fått nycklar till bilen tillverkade åt sig. Sedan tjuven vidare vid telefonsamtal fått uppgift från bilregistret om bilägarens adress har tjuven där kunnat ta bilen och köra i väg.

I syfte att omöjliggöra tillgrepp av bilar på nämnda sätt begär motionären *dels* att sekretess skall gälla för uppgift i bilregistret om chassinummer eller motsvarande beteckning samt att kravet på att chassinumret eller motsvarande beteckning skall vara angivet på registreringsskylt skall slopas (yrkande 1), *dels* att låssmed inte skall ha rätt att tillverka dubblettnycklar för bil åt annan än den som är känd för låssmeden eller som har styrkt sin identitet, att låssmed skall föra förteckning över tillverkade dubblettnycklar för bil och över dem som har beställt nycklarna samt att anteckningarna skall kunna kontrolleras av polismyndighet (yrkande 2). Motionären har som förebild för kravet på kundkontroll och uppgiftsskyldighet m.m. för låssmed haft den ordning som i motsvarande hänseenden gäller enligt förordningen (1981:402) om handel med skrot för den som yrkesmässigt handlar med skrot.

Inom Motorbranschens Riksförbund (MRF) – i vilket förbund så gott som alla företag som säljer nya bilar och s.k. märkesverkstadsföretag m.fl. är medlemmar – har man ett handlingsprogram mot bilinbrott. I detta uppmanas medlemmarna att i verkstäderna och reservdelslagren vid tillverkning av extranycklar – såväl åt privatpersoner som åt verkstäder och företag – på formulär till nyckelkvittens ange uppgifter om nyckelbeställningen. Bl.a. bör anges uppgifter om märke, typ, årsmodell, chassinummer och registreringsnummer hos aktuellt fordon, om ägarens namn och adress samt om typ och nummer på tändningsnycklar och dörrnycklar som tillverkas. Medlemmarna uppmanas särskilt att notera beställarens identitet noga. Nyckelkvittenserna arkiveras efter tillverkningen av nycklarna.

Från Sveriges Låssmedmästares Riksförbund (SLR) – i vilket förbund ca 155 låssmedsföretag med ca 170 butiker är medlemmar – har det upplysts att medlemmarna normalt kräver att beställare av bilnycklar styrker sin identitet, att det förekommer att medlemmarna kräver att bilens registre-

ringsbevis visas upp samt att medlemmarna är aktsamma när nycklar beställs enligt kod. SLR har infört en egen frivillig auktorisation av låsmästare.

Riksdagen har vid olika tillfällen behandlat motionsförslag om åtgärder för ett förbättrat låsskydd, senast under 1985/86 års riksmöte. I en motion hade begärts förslag till en lag om lås m.m. Motionärerna framhöll bl.a. att det var otillfredsställande att samhället inte hade fastställt regler för hur verksamheten inom låsservicesektorn skulle bedrivas och att ingen kontroll skedde av de yrkesutövare som installerar låsanordningar, reparerar lås eller tillverkar nycklar. På förslag av näringsutskottet (NU 1985/86:12) avtog riksdagen emellertid motionen. Näringsutskottet, som hade inhämtat yttrande över motionen från justitieutskottet, ansåg att de föreslagna inskränkningarna i näringsfriheten inte skulle uppväga fördelarna. Regeringskansliet och berörda myndigheter borde dock enligt utskottet ägna frågan fortsatt uppmärksamhet.

Trafikutskottet är inte övertygat om att det i motion T401 (m) påtalade tillvägagångssättet för tillgrepp av bilar förekommer i sådan omfattning att de av motionären önskade särskilda lagstiftningsåtgärderna o.d. nu måste vidtas för att försvåra biltillgrepp på detta sätt. Utskottet anser att det i första hand bör ankomma på bil- och låsbranscherna att verka för att bilar inte kan tillgripas genom det påtalade tillvägagångssättet. Den ovan refererade rekommendationen i MRF:s handlingsprogram mot bilbrott och de redovisade uppgifterna om vad SLR:s medlemmar kräver vid tillverkning av bilnycklar tar utskottet som tecken på att man inom dessa branscher är beredd att vid behov gå längre för att försvåra biltillgrepp på det sätt som anges i motionen.

Det bör i detta sammanhang nämnas att en grupp för åtgärder mot bilbrott arbetar inom ramen för det arbete mot brott som bedrivs inom ett projekt Samverkan mot brott som leds av rikspolischefen. I detta projekt deltar företrädare för ett stort antal myndigheter och organisationer. I en år 1987 avgiven delrapport (RPS/Rapport 1987:3) Åtgärder mot bilbrotten har bl.a. det i motionen påtalade tillvägagångssättet för biltillgrepp uppmärksamats. Diskussioner inom projektgruppen har bl.a. lett till att MRF beslutat om ovannämnda rekommendation beträffande tillverkning av duplettnycklar till bilar.

Det kan vidare nämnas att ett forskningsprojekt om tillgrepp av bilar och tillgrepp i bilar för närvarande genomförs inom brottsförebyggande rådet (BRÅ). Man har bl.a. diskuterat frågor om bilarnas lås. En rapport beräknas komma att avges under år 1989.

Med hänsyn till det anförda är utskottet inte berett att förorda något riksdagens initiativ med anledning av här aktuell motion. Den avstyrks således.

4.3 Behandling i vägtrafiken av vissa räddningsfordon som utryckningsfordon

Enligt 12 § VTK får förare av utryckningsfordon i trängande fall kräva fri väg för fordonet. Signaler skall då avges med föreskrivna larmanordningar. Larmanordningarna, som består av ljudanordning och lykta, skall enligt 11

och 14 §§ FK finnas på utryckningsfordon men får ej finnas på annat fordon. Lykta skall enligt föreskrifter av TSV avge blått ljus.

Normalt kan främst endast ambulanser samt brand- och polisfordon registreras som utryckningsfordon. Villkoren härför finns i 15 § BRK. TSV äger emellertid enligt 86 § BRK pröva frågor om undantag från olika bestämmelser i BRK.

Då i den här aktuella motionen T437 (s) en fråga med anknytning till organisationen av samhällets räddningstjänst tas upp, får det erinras om att riksdagen under 1986/87 års riksmöte antog räddningstjänstlagen (1986:1102) i avsikt att göra samhällets räddningstjänst effektivare.

Varje kommun skall enligt denna lag svara för räddningstjänsten inom kommunen med undantag för viss statlig räddningstjänst (flyg- och sjöräddningstjänst m.m.). Kommunen skall för räddningstjänsten ha en räddningsskår, som skall göra de räddningsinsatser som kommunen har ansvaret för. Enligt 13 § i lagen får dock kommun överlåta åt någon annan att göra räddningsinsatser som kräver särskild kompetens. I förarbetena (prop. 1985/86:170 s. 70) nämnde föredragande departementschefen bekämpning av olja eller andra skadliga ämnen som exempel på överlåtelser av räddningsinsatser som avsågs. Han framhöll emellertid att det inte skulle vara tillåtet för en kommun att överlåta hela ansvaret för räddningstjänsten på ett enskilt organ.

I motionen påpekas att, då ett företag utför en räddningsinsats åt en kommun, förare av företagets bilar kan behöva påkalla fri väg då uppdraget fullgörs. Bilarna skulle enligt motionärerna behöva behandlas som utryckningsfordon, de skulle få ha de särskilda larmanordningarna och dessa skulle få användas. Motionärerna – som påpekar att regeringen och TSV har visat restriktivitet när det gäller att registrera fordon som utryckningsfordon – begär en översyn av de aktuella bestämmelserna som skall leda till att sådan registrering kan bli möjlig i fall som nämns i motionen.

Ett förslag med samma syfte som det här aktuella framfördes i motion 1987/88:Fö528 (c) yrkande 2. Förslaget avstyrktes av försvarskottet i betänkande FöU 1987/88:11, vilket godkändes av riksdagen. Försvarskottet konstaterade att den restriktivitet i fråga om att registrera fordon som utryckningsfordon som dittills visats av regeringen och TSV hade haft rimliga skäl för sig. Oavsett fördelar från räddningstjänstsynpunkt skulle, anförde utskottet, en mångfald av olika kategorier av utryckningsfordon innebära en risk för att allmänhetens respekt för larmanordningarna allmänt sett skulle minska. Någon översyn av frågan enligt motionärernas önskemål syntes försvarskottet inte motiverad.

Trafikutskottet är av samma mening. Utskottet avstyrker därför den här aktuella motionen.

4.4 Särskilda skyltar för fordon tillhörande diplomatisk personal

I motion T409 (m) anförts att spionage riktat mot Sverige under senare år har bedrivits av eller i nära samråd med vissa utländska beskickningar eller annan diplomatisk representation i vårt land och att möjligheterna till effektiv

spaning mot sådant spionage begränsas av att diplomatbilar här inte behöver ha särskilda registreringsskyltar – till skillnad mot vad som i andra länder gäller för diplomatbilar. Motionären påpekar att användningen av "CD-skyltar" är oreglerad. Han begär att bestämmelser skall införas om att fordon som tillhör diplomatisk personal som är "ackrediterad" i Sverige skall ha särskilda registreringsskyltar.

Motionärens önskemål har tillgodosetts genom den av regeringen i september i år utfärdade förordningen (1988:964) om skyltar för beskickningsfordon, vilken trädde i kraft den 1 oktober. I denna förordning – som har sin grund i en framställning av utrikesdepartementet till TSV – har nämligen föreskrivits att, om ett fordon är undantaget från skatt enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall, fordonet i stället för registreringskyltar skall tilldelas särskilda skyltar (skyltar för beskickningsfordon). Dessa skyltar skall enligt 2 § i förordningen uppta sex tecken som utgörs av bokstäver och siffror. Tecknen skall utföras i svart på ljusblå reflekterande botten. Sammansättningen av tecken bestäms av utrikesdepartementet med hänsyn till berört land och den ställning som ägaren eller brukaren av fordonet har. I förordningen avsett fordon får enligt en övergångsbestämelse brukas fram till utgången av december i år, även om det inte är försett med skyltar för beskickningsfordon.

Motionen kan således lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

4.5 Krav på nationalitetsmärken på utländska motorfordon

I motion T414 (c) framhålls att vi kräver att svenska bilar som skall köras utomlands skall ha nationalitetsmärken, medan vi inte kräver att utländska bilar som körs här skall ha sådana märken. Motionären begär att krav skall införas på att utländska bilar skall ha nationalitetsmärken.

I 48 § BRK har det föreskrivits att enligt överenskommelser med främmande stater skall ett registrerat fordon som används utomlands baktill vara försett med ett nationalitetsmärke. I paragrafen finns närmare bestämmelser om utformningen av vårt "S-märke".

Motsvarande krav för utländska motorfordon som körs här finns. I förordningen (1987:27) om fordon i internationell vägtrafik i Sverige har nämligen meddelats föreskrifter om de villkor om registrering och om beskaffenhet och utrustning som motordrivna fordon och släpfordon som används i internationell vägtrafik i Sverige skall uppfylla. Enligt 7 § i förordningen skall sålunda varje (i en främmande stat) registrerat fordon ha ett nationalitetsmärke baktill som visar i vilken stat fordonet är registrerat. I paragrafen finns också bestämmelser om krav på nationalitetsmärket. Någon bestämmelse om ansvar för den som bryter mot 7 § finns dock inte i förordningen.

Motionärens önskemål är sålunda tillgodosett. Motionen kan därför avslås.

5.1 Utbildning om viltfaran under förarutbildningen

Enligt 65 § KKF skall undervisningen i trafikskola bedrivas enligt kursplaner som TSV fastställer. I TSV:s föreskrifter om kursplaner för behörighet B – dvs. behörighet att föra personbil och lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat släpfordon m.m. – är föreskrivet att viltfaran skall påpekas i kursavsnittet Körning i nedsatt sikt och mörker.

I motion T436 (fp) påpekas att kollisioner mellan motorfordon och älg eller rådjur har blivit allt vanligare och att det är motorfordonens hastighet som skapar de största olycksriskerna. För att få trafikanterna att sänka hastigheten med hänsyn till viltfaran – särskilt vid skymning, mörker och gryning – krävs, framhåller motionären, kunskap om denna fara. Enligt motionären används i förarutbildningen i trafikskola litteratur som knappast mer än snuddar vid viltproblematiken. Motionären begär att i förarutbildningen en betydligt större vikt än för närvarande skall läggas på utbildning om viltfaran.

Inom TSV förbereds för närvarande en omfattande förändring av förarutbildningen. I en preliminär ny kursplan för förarutbildning för körkort för behörighet B – som bl.a. skall ligga till grund för undervisningsplaneringen, ge riktlinjer för läromedelsproduktionen och utgöra bas för "examinationen" – behandlas viltfaran närmare i ett avsnitt i körutbildningen om körning under särskilda förhållanden. Efter utbildningen skall eleven kunna vara förutseende och ha särskilt höjd beredskap för plötsligt uppdykande vilt. Nya kursplaner avses skola tillämpas fr.o.m. den 1 april 1989.

Med hänsyn till det medvetande om viltfaran som man sålunda vill skapa i en förändrad förarutbildning torde något riksdagens initiativ med anledning av motionen inte vara behövligt. Motionen avstyrks sålunda.

5.2 Granskning och godkännande av läromedel för förarutbildningen

I trafikskola skall enligt 65 § första stycket KKF finnas de läromedel och den undervisningsmateriel i övrigt som behövs för den teoretiska undervisningen. En liknande bestämmelse fanns ursprungligen i 1951 års vägtrafikförordning (1951:648). År 1958 togs i 1951 års vägtrafikförordning även in en bestämmelse om att lärobok, som godkänts av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämt, skulle utnyttjas vid undervisningen i körskola. Uppgiften att granska läroböcker lades på den dåvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och övertogs sedermera av TSV. Bestämmelse om godkännande av lärobok för användning i trafikskola togs dock inte in i den särskilda körkortslagstiftning som den 1 januari 1973 ersatte bestämmelserna om körkort m.m. i 1951 års vägtrafikförordning och finns inte heller i den nuvarande körkortslagstiftningen.

I motion T411 (m) anförs bl.a. att på marknaden finns i dag såväl utomordentlig undervisningsmateriel för förarutbildningen som undermålig sådan. Med hänsyn härtill skulle det enligt motionären vara av värde om TSV

efter anmälan från de förlag som saluför undervisningsmateriel för körkortsaspiranter bedömer materielen och godkänner eller underkänner den. Motionären begär att en granskning av undervisningsmaterielen kommer till stånd.

Föredragande departementschefen framhöll i proposition 1981/82:81 om riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m.m. bl.a. (s. 34) att TSV hade funnit att granskningen och godkännandet av läroböcker som användes i förarutbildningen inte längre var behövliga, eftersom kvaliteten på de producerade läroböckerna numera var god. Föredraganden anförde att han delade TSV:s uppfattning.

Inom ramen för ovannämnda inom TSV pågående förberedelser för en förändring av förarutbildningen diskuteras bl.a. frågor om kraven på materiel m.m. för teoriundervisningen i trafikskola. Med hänsyn härtill torde motionen inte böra föranleda något initiativ från riksdagens sida. Motionen avstyrks sålunda.

5.3 Orter i vilka uppkörning för körkort kan ske

Förarprovet består av förhör och körprov, och vid detta prövar man bl.a. sökandens förmåga att i landsvägs- och gatutrafik föra fordon av det slag som körkortsansökan avser. Förarprovet skall enligt 16 § KKF avläggas inför tjänsteman hos TSV. Förarprov kan enligt paragrafen också avläggas inför befattningshavare vid försvarsmakten och lärare i gymnasieskolan.

För TSV:s regionala verksamhet finns sju distrikt med mottagningar på 150 orter. I Västerbottens län, som ingår i TSV:s övre norra distrikt, har TSV två stationskontor (i Umeå och i Skellefteå) samt därutöver mottagningar på 13 orter, dit TSV:s personal kommer för att förrätta förarprov.

I motion T402 (c) anförts att TSV har lagt fram förslag om krav som innebär att uppkörning för att erhålla körkort skall ske i stadstrafik och att detta förslag för Västerbottens läns del skulle innebära att mottagningar på nio orter skulle dras in. Motionären pekar på att ett genomförande av förslaget skulle medföra ökade kostnader för trafikskolor och körkortssökande och begär att uppkörning för körkort skall kunna ske på andra orter än i storstäder.

TSV:s styrelse har vid sammanträde i mars i år i ett ärende om översyn av verkets mottagningsorter beslutat att inga mottagningsorter skall dras in på befintligt förslagsunderlag men att man bör eftersträva att mottagningarna samordnas och koncentreras i tiden. Prov för yrkesförarbehörighet kan enligt styrelsens beslut komma att koncentreras till vissa orter.

Då frågan om en indragning av mottagningar för uppkörning för vanliga körkort således inte längre är aktuell inom TSV bör motionen inte föranleda något initiativ av riksdagen. Motionen avstyrks sålunda.

5.4 Fortsatt innehav av körkort för diabetiker m. fl.

I motiveringen till yrkandet i motion T438 (c) – som finns i motion 1987/88:Sf338 (c) av samma motionärer – tas upp de konsekvenser som *de*

medicinska kraven för körkort kan få för diabetiker. Som allmän bakgrund till motionsbehandlingen redovisas därför i korthet följande om dessa krav.

Enligt 7 § KKL får körkortstillstånd – som krävs för att körkort skall få utfärdas – meddelas endast den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon. Till ansökan om körkortstillstånd skall därför enligt 11 § KKF fogas en hälsodeklaration, som skall vara undertecknad av sökanden på heder och samvete, och ett intyg om synprovning. Avser ansökningen körkort med behörigheten C (för tung lastbil och ett till sådan kopplat lätt släpfordon) eller D (för buss) eller med taxibehörighet skall i stället ett läkarintyg fogas till ansökningen.

Enligt 16 § punkt 7 KKL skall körkortstillstånd och körkort återkallas om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt ej vidare bör ha körkort. Bland annat i fall som avses i nämnda lagrum får återkallelsen enligt 17 § KKL begränsas till att avse viss del av behörigheten.

Vad nu har sagts gäller enligt 27–28 §§ och 31 § KKL i tillämpliga delar även traktorkort.

Om läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är uppenbart olämplig att inneha körkort, skall läkaren enligt 88 § KKF anmäla det till den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet. Anmälan behöver dock inte göras, om körkortshavaren följer läkarens anvisning att avstå från att föra körkortspliktigt fordon.

Föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort eller traktorkort utöver dem som finns i KKF samt föreskrifter för tillämpningen av 88 § KKF skall enligt 95 § KKF beslutas av socialstyrelsen efter samråd med TSV. Socialstyrelsen skall efter samråd med TSV även besluta föreskrifter om sådan synprovning och läkarundersökning som skall ligga till grund för intyg enligt 11 § KKF. Gällande här avsedda föreskrifter har meddelats i Socialstyrelsens föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort, traktorkort eller taxibehörighet (SOSFS 1984:31).

I motion T438 (c) *begär motionärerna* en översyn av körkortshanteringen i samband med sådana kroniska sjukdomar som diabetes m.fl. I motiveringen framförs kritik i två avseenden mot socialstyrelsens föreskrifter, nämligen att de (1) kan föranleda omprövning av körkortsinnehavet för diabetiker samt (2) förlust av C-behörighet för diabetiker i vissa fall. Av motiveringen till motionsyrkandet framgår inte vilka sjukdomar utöver diabetes som avses i yrkandet, varför behandlingen av yrkandet begränsas till att avse situationen för diabetiker.

Enligt socialstyrelsens ovannämnda föreskrifter skall körkortshavare med diabetes stå under fortlöpande läkarkontroll och *omprövning av körkortsinnehavet* skall ske minst vart femte år. Efter tio år skall omprövning ske minst vartannat år.

I motionsmotiveringen kritiseras kravet på omprövning minst vartannat år för körkortshavare vars diabetes är känd. Nuvarande behandlingsmetoder talar enligt motionärerna för att så täta intervaller som två år inte behövs.

Motionärerna påpekar att den som har drabbats av diabetes efter det att körkortet har utfärdats och således inte har fått sin diabetes registrerad kan ha körkortet hela livet utan någon medicinsk kontroll.

År 1971 beslutade riksdagen att ett system med olika körkort för olika typer av fordon – s.k. differentierade körkort – skulle införas. Införandet skulle ske etappvis. Fram till den 1 januari 1983 gällde att bl.a. den som hade B-behörighet (för personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon) fick i icke yrkesmässig trafik föra även tung lastbil utan tungt släpfordon (singellastbil). Det beräknades att ca 25 000 personer mer eller mindre regelbundet körde tung singellastbil utan att ha högre behörighet än behörighet att köra personbil. Den 1 januari 1983 infördes emellertid en särskild behörighet för singellastbilsförare, nämligen *behörigheten C* för tung lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon. Enligt övergångsbestämmelser (SFS 1983:2) fick bl.a. den som hade körkort, vari enbart ingick behörigheten B eller AB och som hade kört tung lastbil i betydande omfattning under olika trafikförhållanden under de senaste tolv månaderna, efter ansökan hos TSV byta ut sitt körkort mot ett körkort, vari ingick behörigheten C. Ett stort antal körkortshavare fick sina körkort utbytt enligt övergångsbestämmelserna.

I motionsmotiveringen anføres att genom körkortsutbytet fick ett stort antal diabetiker, som körde och kör t.ex. företags distributionslastbilar, C-behörighet trots att de inte skulle ha fått C-behörighet om de i vanlig ordning hade sökt den. Behörigheten att köra singellastbil, som dessa diabetiker hade haft ända fram till år 1983 och genom körkortsbyte behöll därefter, dras nu enligt motionärerna in i samband med poliskontroll eller när det eljest blir känt att förarna har diabetes. Motionärerna framhåller att detta leder till svårigheter för de drabbade i form av t.ex. omplaceringar eller förlorade anställningar.

Den körkortsmedicinska verksamheten står nu emellertid inför förändringar. Svensk trafikmedicinsk förening och Sveriges konsultläkares förening samt utredningen om vissa körkortsfrågor (i betänkandet SOU 1987:43) föreslog år 1987 att myndighetsansvaret för trafikmedicinska frågor skulle föras över från socialstyrelsen till TSV. Med anledning härav fick TSV i uppdrag att utreda hur en sådan överföring skulle kunna genomföras. TSV redovisade uppdraget i maj i år. TSV föreslog att verket skulle överta de körkortsmedicinska ärendena och att verkets centrala organisation för detta ändamål skulle utökas med en trafikmedicinsk enhet. Efter remissbehandling bereds nu TSV:s förslag för närvarande inom regeringskansliet.

Det finns anledning att räkna med att de körkortsmedicinska ärendena inom en nära framtid kommer att flyttas över till TSV och att man i samband därmed kommer att överväga om för närvarande gällande medicinska krav för körkort bör ändras med hänsyn till framsteg i behandlingen av olika sjukdomar m.m. Därvid torde frågor av den art som tas upp i motionsmotiveringen kunna komma att övervägas. Med hänsyn härtill bör motion T438 (c) kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

I vägtrafiklagstiftningen förstås med tung motorcykel en motorcykel vars motor har en slagvolym som överstiger 125 kubikcentimeter. Har motorn en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter är motorcykeln en lätt motorcykel.

Den som vill ha körkort för tung motorcykel måste ha fyllt 18 år och ha genomgått ett särskilt förarprov med förhör och körprov. För den som har godkänts vid förarprov för lätt motorcykel räcker det dock med enbart körprov på tung motorcykel.

För alla körkort gäller att giltighetstiden är begränsad till tio år. Nytt förarprov krävs dock inte för förnyelse av körkortet.

I motion T424 (fp) anförs bl.a. att motorcykelförarnas kompetens borde fortlöpande prövas med tanke på de många olycksrisker som finns och de förödande konsekvenser som motorcykelolyckor ofta får. Provet borde enligt motionärerna gälla både teori och praktik för alla behörigheter, om man vill behålla körkortet för en kommande period. En giltighetstid av tio år skulle enligt motionärerna vara rimlig. Motionärerna begär (yrkande 2) förslag om förnyat förarprov vart tionde år i första hand för körkort för tung motorcykel.

Utskottet vill erinra om att utskottet vid behandlingen i betänkande TU 1985/86:1 (s. 14–15) av ett motionsförslag om läkarkontroll av körkortshavaren samt genomgång av ett reducerat förarprov som villkor för förnyelse av körkortet förutsatte att TSV följde utvecklingen av denna fråga. I TSV:s trafiksäkerhetsprogram 1988 framhålls bl.a. vikten av fortbildning för motorcyklisterna. Av programmet framgår att NTF planerar att utveckla fortbildningen "Guldhjämskursen" till en mer omfattande kurs i defensiv körning. Någon anledning för riksdagen att ta initiativ till krav på återkommande förarprov för tung motorcykel synes därför inte finnas. Motionsyrkandet avstyrks därmed.

6 Övriga trafiksäkerhetsfrågor

Information på vägskyltar om närradions och lokalradions sändningsfrekvenser

Väghållningsmyndigheten – vägverket eller kommunal myndighet – svarar för uppsättning av vägmärken (skyltar och tavlor) som avses i VMF.

För uppsättning av reklamskyltar m.fl. skyltar intill och inom ett vägområde krävs emellertid 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.

För lokalradioprogrammen svarar Sveriges Lokalradio AB som ingår i Sveriges Radio-koncernen. Lokalradiosändningarna har till en början skett över FM-sändarna för P3. Under hösten 1987 började ett fjärde FM-nät (FM 4) tas i anspråk för sändningarna.

Närradions verksamhet administreras av närradionämnden. Rätten att sända närradio är begränsad till lokala ideella föreningar, som bedriver verksamhet inom sändningsområdet, församlingar inom svenska kyrkan, studerandesammanslutningar samt närradioföreningar. Närradioprogrammen är normalt avsedda att kunna tas emot inom ett område av högst ca 5 km från sändaren.

I motion T222 (fp) begärs (yrkande 2) att TSV skall ta fram "trafiksäkra" vägskyltar som kan godkännas för information om såväl närradions som lokalradions sändningsfrekvenser. I motiveringen till yrkandet anföras att närradions informationstavlor av trafiksäkerhetsskäl – skäl som i motiveringen anges som svårbegripliga – inte får placeras närmare vägområdet än på ett avstånd av 50 meter, alltså tillsammans med kommersiell reklam. Det framhålls att det är angeläget att ge alla trafikanter detaljerad information under de tider då turisttrafiken är som mest intensiv.

Efter en översyn av VMF som har utförts inom kommunikationsdepartementet har regeringen den 27 oktober 1988 beslutat om vissa ändringar i VMF. Ändringarna skall träda i kraft den 1 april 1989. Bland annat tillkommer ett vägmärke (1.8.1.3) för upplysning om radiostation som sänder vägtrafikinformation. På märket anges "Radio", FM 4" samt frekvens. Som villkor för uppsättning av märket gäller att informationen ges i regelbundet återkommande sändningar som är avsedda att täcka ett större område.

Motionärernas önskemål om vägskyltar med information om lokalradiofrekvenser tillgodoses sålunda, varför motionen i denna del lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

Under hand har det inhämtats att man under översynen av VMF har ansett att ett vägmärke med upplysning om närradiofrekvenser inte bör införas med hänsyn till den begränsade geografiska täckning som närradiosändare har. Utskottet kan ansluta sig till denna mening. Motionen avstyrks därför i vad den avser information vid väg om närradiofrekvenser.

7 Hemställen

Utskottet hemställer

Frågor om den inre säkerheten i bilar (s. 5)

1. beträffande *fästen för särskilda skyddsanordningar för barn* att riksdagen lämnar motion 1987/88:T404 (vpk) utan särskild åtgärd,
2. beträffande *säkerheten för busspassagerare* att riksdagen avslår motion 1987/88:T407 (fp),
3. beträffande *ståplatser i skolbussar* att riksdagen avslår motion 1987/88:T406 (fp) i denna del,
4. beträffande *säkerheten i ambulanser för barn* att riksdagen avslår motion 1987/88:T406 (fp) i återstående del.
5. beträffande *luftkuddesystem i bilar som köps av staten* att riksdagen avslår motion 1987/88:T430 (c,m,fp) yrkande 2,

6. beträffande *luftkuddesystem i vissa handikappades bilar* att riksdagen avslår motion 1987/88:T430 (c,m,fp)) yrkande 1,

Frågor om kontrollbesiktningen m.m. (s. 11)

7. beträffande *kontrollbesiktning av äldre personbil före ägarbyte* att riksdagen lämnar motion 1987/88:T403 (s) utan särskild åtgärd,

8. beträffande *kontrollbesiktning av historiska motorfordon* att riksdagen lämnar motionerna 1987/88:T417 (c) och 1987/88:T425 (fp) utan särskild åtgärd,

9. beträffande *etableringspolitiken i fråga om bilprovvningsstationer* att riksdagen avslår motion 1987/88:T434 (m),

10. beträffande *anordnande av en bilprovvningsstation i Årjäng* att riksdagen avslår motion 1987/88:T433 (c) i denna del,

11. beträffande *anordnande av en bilprovvningsstation i Torsby* att riksdagen lämnar motion 1987/88:T433 (c) i återstående del utan särskild åtgärd,

12. beträffande *väntetider och kvällsöppet i bilprovningen* att riksdagen avslår motion 1987/88:T432 (m),

Bilregisterfrågor m.m. (s. 16)

13. beträffande *registrering av vägmätarställning i bilregistret* att riksdagen avslår motion 1987/88:T420 (m),

14. beträffande *åtgärder med bilregistreringen m.m. för att försvåra tillgrepp av bilar* att riksdagen avslår motion 1987/88:T401 (m),

15. beträffande *behandling av vissa räddningsfordon som utryckningsfordon* att riksdagen avslår motion 1987/88:T437 (s),

16. beträffande *särskilda skyltar för diplomatbilar* att riksdagen lämnar motion 1987/88:T409 (m) utan särskild åtgärd,

17. beträffande *nationalitetsmärken på utländska bilar* att riksdagen avslår motion 1987/88:T414 (c),

Körkortfrågor (s. 21)

18. beträffande *information om viltfaran i förarutbildningen* att riksdagen avslår motion 1987/88:T436 (fp),

19. beträffande *granskning av läromedel för förarutbildningen* att riksdagen avslår motion 1987/88:T411 (m),

20. beträffande *orter för uppkörning för körkort* att riksdagen avslår motion 1987/88:T402 (c),

21. beträffande *fortsatt innehav av körkort för diabetiker m.fl* att riksdagen lämnar motion 1987/88:T438 (c) utan särskild åtgärd,

22. beträffande *återkommande förarprov för tung motorcykel* att riksdagen avslår motion 1987/88:T424 (fp) yrkande 2,

Övriga trafiksäkerhetsfrågor (s. 25)

23. beträffande *information om lokalradiofrekvenser* att riksdagen lämnar motion 1987/88:T222 (fp) yrkande 2 i denna del utan särskild åtgärd,

24. beträffande information om närradiofrekvenser
att riksdagen avslår motion 1987/88:T222 (fp) yrkande 2 i återstående
del.

1988/89:TU1

Stockholm den 8 november 1988

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Ove Karlsson (s), Olle Östrand (s), Kenth Skårvik (fp), Anna Wohlin-Andersson (c), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Tom Heyman (m), Anita Jönsson (s) och Eva Rydén (c).

Reservation

Fästen för särskilda skyddsanordningar för barn (mom. 1)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Från TSV" och slutar med "olika bilar" bort ha följande lydelse:

En fråga som inte togs upp då riksdagen under 1987/88 års riksmöte behandlade frågan om krav på att mindre barn skall använda bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning för barn var vad som rimligen kan krävas för att förbättra förutsättningarna för att använda skyddsanordningarna för barn. Det finns exempel på att man inte på ett betryggande sätt kan fästa bilbarnstolar och andra särskilda skyddsanordningar i bilar som är vanliga. Det krävs att både biltillverkarna och tillverkarna av bilbarnstolarna m.fl. skyddsanordningar standardiserar fästena i bilarna och fästena i skyddsanordningarna. Såsom motionärerna föreslår bör krav införas på att åtminstone alla bilar av 1989 och senare års modeller som säljs i vårt land skall vara försedda med standardiserade fästpunkter för de särskilda skyddsanordningarna för barn.

Vad utskottet sålunda anfört om fästen för särskilda skyddsanordningar för barn bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beräffande *fästen för särskilda skyddsanordningar för barn* att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T404 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

1. Anordnande av bilprovningsstationer i Årjäng och Torsby (mom. 10-11)

Anna Wohlin-Andersson och Eva Rydén (båda c) anför:

Årjängs kommun har vid olika tillfällen hos ASB begärt att företaget skall förlägga en bilprovningsstation till kommunen men kommunens önskan har ännu inte uppfyllts. Även Torsby kommun har hos ASB begärt att företaget skall förlägga en bilprovningsstation till denna kommun. Denna framställning övervägs för närvarande av ASB.

Enligt vår uppfattning bör ASB som monopolföretag ta sitt regionalpolitiska och samhällsekonomiska ansvar. Även för miljö och energiåtgång är det bra att förlägga bilprovningsstation till kommun, som här stora avstånd och nu saknar sådan station.

När trafikutskottet under förra riksmötet (TU 1987/88:1 s. 23) behandlade ett motionsförslag om förläggning av en bilprovningsstation till Årjängs kommun hade utskottet fått reda på att styrelsen för ASB hade diskuterat att göra företagets service mer lättillgänglig i glesbygd. Vi hoppas att detta är tecken på att man inom företaget kommer att se mera positivt på frågan om inrättande av bilprovningsstationer i Årjäng och Torsby att det sålunda inte skall dröja länge innan bilprovningsstationer finns på dessa orter.

2. Väntetider och kvällsöppet i bilprovningen (mom. 12)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp) och Tom Heyman (m) anför:

Något allmänt missnöje med bilprovningens kvalitet finns inte. Många bilägare anser dock att väntetiderna på besiktningar är alltför långa, och många klagar över att möjlighet inte finns att få kontrollbesiktningarna utförda på kvällar så att ledighet från anställningar inte behöver tas för inställelserna hos bilprovningen.

Det förhållandet att kontrollbesiktningarna och andra besiktningar av bilarna är obligatoriska och att ASB har monopol på besiktningens verksamheten gör att bilägarna har berättigade krav på att ASB skall känna ansvar för att ge en god service. Bilägarna känner därför besvikelse när de upplever brister i verksamheten, såsom långa väntetider och avsaknad av möjlighet att få kontrollbesiktningar utförda på kvällar. Det bör således vara mycket angeläget för ASB att minska väntetiderna och att ordna med kvällsöppet. En mera "marknadsanpassad" inställning hos ASB efterlyses.

AB Svensk Bilprovning (1988-08-29)

Sammanfattning

AB Svensk Bilprovning (ASB) anser att de äldre bilarnas tekniska standard, så som den kan avläsas i resultaten från den årliga kontrollbesiktningen, motiverar att man överväger frågan om ökade kontrollinsatser för dessa. Ett sätt kan vara att kräva besiktning vid ägarbyte.

ASB anser emellertid att frågan om överlåtelsebesiktning bör närmare utredas, då alltför många faktorer är otillräckligt belysta för att utgöra underlag för utformningen av föreskrifter. Även för beräkning av ASB:s resursbehov och för konsekvensutredningen erfordras ytterligare underlag.

De äldre bilarnas tekniska standard

Genom den årliga kontrollbesiktningen får vi ett bra underlag för att bedöma bilparkens trafiksäkerhets- och miljöstandard. Såväl underkännandefrekvens som antal anmärkningar per 100 besiktigade fordon ökar med åldern. Det finns följaktligen anledning att överväga om kontrollinsatsen för de äldre fordonen bör ökas.

SCB visar i rapporten "Trafikskador 1985" hur antalet personbilar, inblandade i trafikolyckor under 1985, varierar mellan olika åldersgrupper. Redovisningen antyder att yngre bilar skulle vara inblandade i fler olyckor i relation till sin andel av personbilsparken.

Tar man hänsyn till att trafikarbetet minskar med ökande ålder blir bilden annorlunda. Underlaget för dessa bedömningar är emellertid osäkert. Huruvida konsumentpolitiska aspekter motiverar en överlåtelsebesiktning faller utanför ASB:s bedömning.

Resursbehov

Behovet av resurser blir givetvis beroende av hur kontrollsystemet utformas. För att kunna göra några närmare beräkningar av resursbehovet torde ett antal faktorer behöva fastställas. Antalet årliga ägarbyten och när dessa gjorts i förhållande till senaste kontrollbesiktning måste närmare klarläggas liksom också inriktningen och omfattningen av kontrollinsatserna. Viss osäkerhet om den faktiska volymen kommer ändå att finnas, då man måste anta att ägarbytena i viss utsträckning kommer att anpassas till de nya reglerna.

Här bör också påpekas att man kan förvänta högt ställda krav på korta väntetider, vilket ökar resursbehovet.

Reglernas utformning

Ytterligare underlag erfordras även för att reglerna ska kunna utformas på ett optimalt sätt. Är t.ex. 10 år respektive tre månader de rätta tidsgränserna? Vilka bilar skall omfattas av kravet på överlåtelsebesiktning?

Innan beslut fattas bör de berörda myndigheternas (TSV, SNV och KV) synpunkter inhämtas. Det är också viktigt att den ansvariga myndigheten i en konsekvensutredning redovisar det beräknade värdet av de nyttoeffekter en överlåtelsebesiktning kan ge liksom de kostnader som en sådan besiktning genererar.

1988/89:TU1

Sammanfattning	1
Motionerna	1
Yttrande	3
Utskottet	3
1 Inledning	3
2 Frågor om den inre säkerheten i bilar	5
2.1 Bakgrund	5
2.2 Fästpunkter i bilarna för de särskilda skyddsanordningarna för barn	6
2.3 Bilbälten och annat skydd för passagerarna i bussar	6
2.4 Förbättring av skyddet för barn i skolbussar	7
2.5 Förbättring av skyddet för barn i ambulanser	8
2.6 Luftkuddar (air bags) som skydd för föraren i personbilar	9
3 Frågor om kontrollbesiktningen m. m.	11
3.1 Bakgrund	11
3.2 Obligatorisk kontrollbesiktning av äldre personbil före ägarbyte	11
3.3 Tidsintervall mellan kontrollbesiktningarna av historiska motorfordon	12
3.4 Översyn av politiken beträffande etablering av bilprovningsstationer	13
3.5 Förläggning av bilprovningsstationer till Årjäng och Torsby	14
3.6 Väntetider och kvällsöppet i bilprovningsstationer	15
4 Bilregisterfrågor m. m.	16
4.1 Registrering av vägmätarställning i bilregistret	16
4.2 Vissa åtgärder för att försvåra tillgrepp av bilar	16
4.3 Behandling i vägtrafiken av vissa räddningsfordon som utryckningsfordon	18
4.4 Särskilda skyltar för fordon tillhörande diplomatisk personal	19
4.5 Krav på nationalitetsmärken på utländska motorfordon	20
5 Körkortsfrågor	21
5.1 Utbildning om viltfaran under förarutbildningen	21
5.2 Granskning och godkännande av läromedel för förarutbildningen	21
5.3 Orter i vilka uppkörning för körkort kan ske	22
5.4 Fortsatt innehav av körkort för diabetiker m. fl.	22
5.5 Nytt förarprov för tung motorcykel vart tionde år	25

6 Övriga trafiksäkerhetsfrågor	25	1988/89:TU1
Information på vägskyltar om närradions och lokalradions sändningsfrekvenser	25	
7 Hemställan	26	
Reservation	28	
Särskilda yttranden	29	
<i>Bilaga</i>		
AB Svensk Bilprovning yttrande över motion 1987/88:T403 (s) om obligatorisk kontrollbesiktning vid ägarbyte av bil	30	

