

Regeringens proposition

1984/85: 137

om vissa körkortsfrågor;

beslutad den 14 mars 1985.

Regeringen förelägger riksdagen vad som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll för den åtgärd och det ändamål som framgår av föredragandens hemställan.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

CURT BOSTRÖM

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen förordas att ett körkort som inte förnyas tio år efter utfärdandet skall bli ogiltigt först om körkortshavaren inte följer en anmaning att förnya det. Vidare föreslås att en polisman som har körkort med behörigheten B (bil) i tjänsteutövning skall få köra även motorcykel, att bevakningen av att den som söker körkort har uppnått rätt ålder knyts till utlämnandet av körkortet, att den som har ett körkortstillstånd skall kunna meddelas en varning och att möjligheten att föra anslutningsbesvär slopas i körkortsmål.

I propositionen redogörs för de förslag för ökad säkerhet för motorcyklister som ledningsgruppen för motorcykel- och cykelfrågor har utarbetat. Tyngdpunkten i förslagen ligger i en bättre körkortsutbildning och fortbildning. Bl. a. föreslås att den som vill köra tung motorcykel skall ha avlagt ett godkänt förarprov på en sådan motorcykel.

Förslaget om förarprov på tung motorcykel föreslås genomfört den 1 januari 1986. Övriga förslag föreslås genomförda den 1 juli 1985.

Förslag till

Lag om ändring i körkortslagen (1977: 477)

Häriigenom föreskrivs att 2, 12, 15, 18, 20, 22, 40 och 49 §§ körkortslagen (1977: 477)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

2 §

Bil, terrängvagn eller motorcykel får föras endast av den som har körkort för fordonet. Ett körkort med behörigheten A gäller för tung motorcykel först när körkortshavaren har fyllt 18 år. Har släpfordon kopplats till en bil skall föraren ha körkortsbehörighet även för detta.

Utan hinder av första stycket får lastbil, släpfordon eller buss föras

Utan hinder av första stycket får

1. lastbil, släpfordon eller buss föras

1. utan last eller passagerare inom garageområde, verkstadsområde eller bensinstationsområde eller eljest kortare sträcka av den som har körkort med behörigheten B,

a) utan last eller passagerare inom garageområde, verkstadsområde eller bensinstationsområde eller eljest kortare sträcka av den som har körkort med behörigheten B,

2. med last eller passagerare i fall som avses under 1, om färden äger rum i samband med bärgning, reparation eller liknande åtgärd beträffande fordonet samt föraren av detta har körkort med behörigheten B och har fyllt 19 år.

b) med last eller passagerare i fall som avses under a), om färden äger rum i samband med bärgning, reparation eller liknande åtgärd beträffande fordonet samt föraren av detta har körkort med behörigheten B och har fyllt 19 år,

3. i tjänsteutövning av polisman, som har körkort med behörigheten B.

2. *motorcykel*, lastbil, släpfordon eller buss föras i tjänsteutövning av polisman, som har körkort med behörigheten B.

Den vars körkort har återkallats får inom garageområde, verkstadsområde eller liknande utan last eller passagerare föra fordon av det slag som det återkallade körkortet berättigade honom att föra, om medgivande därtill har lämnats. Sådant medgivande får avse en tid av högst tre år.

12 §

Sökanden skall vid tidpunkten för *utfärdandet* av körkort ha uppnått en ålder av

Sökanden skall vid tidpunkten för *utlämnandet* av körkort ha uppnått en ålder av

- 16 år för behörigheten A,
- 18 år för behörigheten B,
- 19 år för behörigheten C,
- 20 år för behörigheten D,
- 19 år för behörigheten E,
- 19 år för taxibehörighet.

¹ Lagen omtryckt 1980: 977.

Nuvarande lydelse

För utfärdande av körkort med behörigheten C, D eller E eller taxi-behörighet krävs att sökanden har körkort med behörigheten B, om han ej inom tre år före utfärdandet har haft körkort med den behörighet som sökes.

Föreslagen lydelse

Körkort med behörigheten C, D eller E eller *med* taxibehörighet *får lämnas ut endast om* sökanden har körkort med behörigheten B, *såvida sökanden inte inom de tre senaste åren har haft körkort med den behörighet som söks.*

15 §

Ett körkort gäller inte

1. innan det har lämnats ut,
2. medan det är återkallat,
3. medan det är omhändertaget,
4. om det har ersatts med ett annat körkort.

Ett körkort blir också ogiltigt, om det inte efter *ansökan av körkortshavaren* förnyas *senast vid den tidpunkt under tionde året efter utfärdandet eller senaste förnyelsen som trafiksäkerhetsverket har bestämt. Ett sådant körkort får förnyas, om körkortshavaren ansöker om det inom ett år från det att kortet blev ogiltigt.*

Ett körkort blir också ogiltigt, om det inte efter *anmaning* förnyas *sedan tio år förflutit från körkortets utfärdande.*

18 §

Till grund för återkallelse av körkort till följd av brottslig gärning skall beträffande frågan huruvida brott föreligger läggas lagakraftvunnen dom eller *åklagares* beslut enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning *att ej tala å gärningen.*

Till grund för återkallelse av körkort till följd av brottslig gärning skall beträffande frågan huruvida brott föreligger läggas lagakraftvunnen dom eller beslut *om åtalsunderlåtelse* enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning.

20 §²

Bestämmelserna i 16–19 §§ gäller i tillämpliga delar

1. i fråga om körkortstillstånd,
2. i fråga om rätt att *erhålla förnyelse av körkort vars giltighetstid har löpt ut.*

Bestämmelserna i 16–19 §§ gäller i tillämpliga delar i fråga om körkortstillstånd.

² Ändringen innebär bl. a. att andra stycket upphävs.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Återkallelse enligt första stycket 2 på grund av att körkortshavaren har gjort sig skyldig till olovlig körning genom att föra fordon av det slag, som körkortet har gällt för, får ske endast om särskilda skäl föreligger.

22 §³

I stället för att körkortet återkallas skall körkortshavaren meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § tredje stycket järnvägstrafiklagen (1984:000) men inte före färdens slut hade förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

I stället för att körkortet eller körkortstillståndet återkallas skall körkortshavaren meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

40 §

Länsrätten prövar mål om återkallelse av körkort, körkortstillstånd och traktorkort, mål om nedläggning av spärrtid efter återkallelse, mål om återkallelse som avses i 20 § första stycket 2 och mål om vägran att godkänna ett utländskt körkort.

Länsrätten prövar mål om återkallelse av körkort, körkortstillstånd och traktorkort, mål om nedläggning av spärrtid efter återkallelse och mål om vägran att godkänna ett utländskt körkort.

49 §⁴

Besvär av det allmänna ombudet skall anföras inom tre veckor från den dag då det överklagade beslutet meddelades.

Har en part anfört besvär över ett beslut, får även motparten föra talan mot beslutet, trots att besvärstiden har gått ut. Besvären skall dock anföras inom en vecka från utgången av besvärstiden för den första besvärstalan. Återkallas eller förfaller denna, är även den senare besvärstalan förfallen.

³ Lydelse enligt förslag i prop. 1983/84: 117.

⁴ Ändringen innebär att andra stycket upphävs.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1985.

Ett körkort som har blivit ogiltigt på grund av bestämmelserna i 15 § andra stycket i dess äldre lydelse blir giltigt igen den 1 juli 1985. Detta gäller dock inte om en ansökan om körkortstillstånd har avslagits, ett negativt förhandsbesked har lämnats, rätten att erhålla förnyelse har återkallats enligt 20 § första stycket 2 i den äldre lydelsen eller sökanden har underkänts i förarprov under den tid som körkortet har varit ogiltigt.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL

vid regeringssammanträde
1985-03-14

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden Lundkvist, Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Thunborg, Wickbom

Föredragande: statsrådet Boström

Proposition om vissa körkortsfrågor

1 Inledning

År 1973 påbörjades ett utbyte av äldre körkort mot tidsbegränsade, differentierade körkort. De nya körkorten skall förnyas vart tionde år och ger rätt att köra bara den eller de fordonstyper som körkortshavaren har utbildning för och avlagt förarprov på. Ett körkort som inte förnyas i rätt tid blir ogiltigt.

Motormännens riksförbund har i en skrivelse till kommunikationsdepartementet den 19 januari 1984 hemställt att körkortslagen (1977: 477) (KKL) ändras så att ett körkort blir giltigt igen så snart körkortshavaren ansökt om förnyelse av det. Genom bl. a. denna skrivelse har frågan aktualiserats om inte konsekvenserna av en underlåtenhet att förnya körkortet är alltför långtgående.

Därutöver vill jag ta upp vissa andra förslag till ändringar i KKL som har aktualiserats under senare tid. Det gäller polismans behörighet att framföra fordon i tjänsteutövning, tidpunkten för utfärdande av körkort, möjligheten att meddela den som har körkortstillstånd en varning och behovet av anslutningsbesvär i körkortsmål.

Med anledning av att olyckorna med motorcyklister och cyklister inblandade har ökat tillkallade jag i november 1983 en ledningsgrupp för motorcykel- och cykelfrågor med uppgift att leda och samordna arbetet för ökad trafiksäkerhet för dessa trafikanter.

När det gäller motorcyklisternas säkerhet har ledningsgruppen lagt tyngdpunkten i sitt arbete på en bättre körkortsutbildning och fortbildning av motorcyklisterna. Gruppen har föreslagit att ett särskilt körkort bör införas för den som vill köra tung motorcykel, dvs. en motorcykel, vars

motor har en slagvolym som överstiger 125 kubikcentimeter. Andra frågor som gruppen har behandlat gäller klassificeringen av motorcyklar, motorcyklarnas synbarhet, motorcyklisternas skyddsutrustning och trafiklärnarnas utbildning.

Regeringen bör lämna riksdagen en redovisning av gruppens arbete vad gäller motorcyklisternas säkerhet.

2 Föredragandens överväganden

2.1 Förnyelse av körkort

Mitt förslag: Ett körkort som inte förnyas efter tionde året efter utfärdandet blir ogiltigt först om körkortshavaren inte följer en anmaning att förnya det.

Bakgrund till mitt förslag: Ett körkort blir ogiltigt om det inte efter ansökan av körkortshavaren förnyas senast vid den tidpunkt under tionde året efter utfärdandet eller senaste förnyelsen som trafiksäkerhetsverket (TSV) har bestämt. Ett sådant körkort får förnyas, om körkortshavaren ansöker om det inom ett år från det att kortet blev ogiltigt. Dessa bestämmelser finns i 15 § andra stycket KKL. Av 20 § första stycket 2 och andra stycket KKL följer vidare att rätten att erhålla förnyelse av körkort vars giltighetstid har löpt ut kan återkallas i enlighet med de regler som gäller för återkallelse av körkort. Sådana mål prövas enligt 40 § KKL av länsrätten.

Förnyelsen innebär att ett nytt körkort tillverkas med ett nytaget foto på körkortshavaren. Några prov eller andra kontroller av innehavarens lämplighet som förare är inte knutna till förnyelsen.

Förnyelsen skall göras efter ansökan av körkortshavaren. Som en serviceåtgärd påminner emellertid TSV körkortshavaren 4–6 månader före tioårsperiodens utgång om förnyelsen. Alla nås dock inte av påminnelsen. Några bryr sig inte om den. Påminnelsen görs i form av en avisering om körkortsunderlag, som skall lösas ut på posten. Körkortshavarens underskrift på avin gör den till en ansökan om förnyelse.

Den som fortsätter att köra trots att körkortets giltighetstid har löpt ut kan straffas för olovlig körning.

Den som inte ansöker om förnyelse av sitt körkort senast under elfte året måste söka nytt körkort och avlägga förarprov för att få ett giltigt körkort igen.

Motormännens riksförbund har i sin skrivelse anförts att det tar lång tid att sända ut körkortsunderlag och att tillverka det nya körkortet. Enbart i Stockholm skulle därför enligt förbundet cirka 5000 personer ha hamnat i den situationen att deras körkort inte hunnit förnyas i rätt tid. Förbundet

har därför föreslagit att ett giltigt körkort skall anses föreligga så snart körkortshavaren har ansökt om förnyelse.

Rikspolisstyrelsen och TSV har yttrat sig över förslaget.

Rikspolisstyrelsen har vitsordat att den nuvarande ordningen har vållat problem i polisens övervakningsarbete. Det förekommer t. ex. vid förarkontroller att föraren visar upp ett körkort vars giltighetstid har löpt ut men påstår att han i rätt tid ansökt om förnyelse. Polismannen har då ställts inför den svåra uppgiften att bedöma trovärdigheten av detta påstående. Institutet rapporteftergift har därför tillämpats olika från fall till fall beroende på polismannens bedömning av förarens uppgifter. För att underlätta kontrollen av förarens behörighet att köra har rikspolisstyrelsen föreslagit att föraren skall vara fri från ansvar för att inte ha medfört giltigt körkort om han kan visa att han gjort vad på honom ankommer för att körkortet skall kunna förnyas i tid.

TSV har beräknat att ungefär 5 procent av aviseringarna går i retur från posten. Det beror ibland på slarv från körkortshavarens sida men i vissa fall på att t. ex. körkortsunderlaget är felaktigt. TSV anser att förbundets förslag är en framkomlig väg att lösa problemet. En annan lösning, som TSV i första hand förordar, är att låta behörigheten att föra fordon finnas kvar även om körkortet inte förnyas. Om körkortet inte byts ut skulle detta – enligt TSV:s förslag – jämsställas med körning utan att medföra körkortet. Med TSV:s förslag skulle således en utebliven förnyelse av körkortet leda till böter om innehavaren fortsätter att köra.

Skälen för mitt förslag: Körkortet är i första hand en behörighetshandling, som visar vilka slag av fordon som körkortshavaren har rätt att köra. Körkortet är också en legitimationshandling, som väsentligt underlättar polisens förarkontroller. Den periodiska förnyelsen av körkortet infördes huvudsakligen för att göra det möjligt att säkert kontrollera innehavarens identitet. Körkortet godtas också som legitimation på post och bank. Andra fördelar med förnyelsen är att användningen av förlustanmälda eller återkallade körkort försvåras och att gallringen i körkortsregistret underlättas. Jag anser att dessa skäl alltså motiverar ett krav på förnyelse av körkortet. Vad jag däremot ifrågasätter är om konsekvenserna av ett försummat körkortsutbyte är rimliga.

Sett uteslutande från trafiksäkerhetssynpunkt finns det inte anledning att låta behörigheten att föra fordon upphöra enbart därför att körkortet har blivit för gammalt. Erfarenheterna från det utbyte av äldre körkort som påbörjades 1973 visar också att många anser det orimligt att rätten att köra bil är knuten enbart till utbytet. Körkort av den äldre typen upphörde formellt att gälla vid utgången av år 1976 men länsstyrelser, TSV och regeringen var frikostiga med dispenser t. o. m. år 1983. F. n. meddelar regeringen varje vecka dispenser för körkortshavare som inte ansökt om förnyelse av sina körkort inom ett år från det att kortet blev ogiltigt. Det

anses som onödigt ingripande att följa lagens bokstav och kräva att dessa förare, som ofta har många års prickfri körning bakom sig, avlägger ett godkänt förarprov innan de kan få ett nytt körkort.

Med hänvisning till vad jag nu har anfört anser jag, liksom TSV, att behörigheten att föra fordon skall finnas kvar även om inte körkortet förnyas i rätt tid. Polisman och bilinspektör bör få möjlighet att skriftligen anmana föraren att förnya körkortet inom en viss tid. Först om anmaningen inte följs, bör körkortet automatiskt bli ogiltigt. Den som utfärdar anmaningen bör ta hand om körkortet. Den skriftliga anmaningen får i sådana fall tills vidare utgöra körkortshavarens förarbevis.

Mitt förslag torde leda till att antalet förare som kör bil trots att körkortets giltighetstid har löpt ut ökar. För att motverka detta är det därför angeläget att TSV fortsätter med sina påminnelser om förnyelse. Eftersom det utgångna körkortet inte lär godtas utomlands bör man trots allt kunna räkna med att de allra flesta även i fortsättningen förnyar sina körkort i rätt tid.

När någon har fått en anmaning att förnya körkortet bör TSV upprepa sin tidigare påminnelse. På så sätt slipper körkortshavaren att själv ta initiativet till förnyelsen. När ett körkort trots allt har blivit ogiltigt på grund av underlåtenhet att förnya det, bör TSV underrätta vederbörande om det.

Förslaget förutsätter ändringar i 15, 20 och 40 §§ KKL.

De nya bestämmelserna bör träda i kraft den 1 juli 1985 och avse även körkort som har blivit ogiltiga enligt nuvarande regler om förnyelse vart tionde år. Sådana körkort blir alltså giltiga igen den 1 juli 1985. Från denna regel bör dock några undantag göras. Beslut om avslag på en ansökan om körkortstillstånd, ett negativt förhandsbesked, återkallelse av rätten att erhålla förnyelse och ett underkänt förarprov bör utgöra hinder för att körkortet automatiskt blir giltigt igen när de nya bestämmelserna träder i kraft. I dessa fall har nämligen en individuell prövning av sökandens lämplighet visat att han inte bör ha körkort f. n.

Om riksdagen godkänner detta förslag avser jag att senare föreslå regeringen vissa följdändringar i körkortsförordningen (1977: 722) om bl. a. polisman och bilinspektörs befogenhet att anmana föraren att förnya körkortet och om anteckning av anmaningen i körkortsregistret.

Mina förslag väcker frågan om vi över huvud taget skall ha ett krav på tioårig förnyelse av körkort. F. n. anser jag mig inte ha tillräckligt underlag för att kunna föreslå att det kravet slopas. Under 1983 förnyades ca 500 000 körkort och 1984 1 200 000. Under 1985 skall 1 530 000 körkort förnyas. Därefter sker en nedgång till 330 000 1986 och till 200 000 1987, vilket motsvarar det årliga tillskottet av nya körkortshavare. Tidigast under 1986 anser jag det därför meningsfullt att slutföra en utvärdering av erfarenheterna av utbytet. Är erfarenheterna sådana att utbytet bör slopas eller andra ändringar göras som kräver riksdagens eller regeringens medverkan, förutsätter jag att TSV gör en framställning om det till regeringen.

2.2 Polismanns förarbehörighet

Mitt förslag: Polisman, som har körkort med behörigheten B, får i tjänsteutövning föra fordon av alla slag.

Bakgrund till mitt förslag: I KKL finns det några undantag från principen om differentierade körkort. Således får den som har körkort med behörigheten B (personbil, lätt lastbil) under vissa förutsättningar föra även tung lastbil, släpfordon eller buss. Ett sådant undantag gäller bl. a. för polisman i tjänsteutövning. Bestämmelsen om detta finns i 2 § andra stycket 3 KKL. Däremot får polismannen inte föra motorcykel utan att ha ett körkort med behörigheten A.

Skälen för mitt förslag: I sin trafikövervakande funktion har polismannen inte sällan anledning att provköra eller köra undan fordon som kontrolleras. Detta bör polismannen kunna göra även om han inte har körkort för fordonsslaget. Undantaget i 2 § andra stycket 3 KKL har tillkommit av denna anledning. När undantaget beslutades gav körkort med behörigheten B automatiskt också behörigheten A. Därefter har emellertid ett krav på förarprov på motorcykel införts för att få körkort med behörigheten A. Allt fler polismän har därför nu körkort enbart med behörigheten B. För att undantaget skall få samma innebörd som när det beslutades bör det således utvidgas till att avse även motorcyklar.

2.3 Utfärdande av körkort

Mitt förslag: Bevakningen av att den som söker körkort har uppnått rätt ålder knyts till utlämnandet av körkortet i stället för till utfärdandet.

Bakgrund till mitt förslag: Enligt 12 § KKL skall sökanden vid tiden för utfärdandet av körkort ha uppnått viss ålder. Vidare krävs för utfärdande av körkort för tung lastbil, buss, släpfordon eller taxi att sökanden har körkort för personbil, om han inte inom tre år före utfärdandet har haft körkort med den behörighet som söks.

Av 15 § första stycket 1 KKL framgår att körkortet inte gäller innan det har lämnats ut.

Skälen för mitt förslag: Ett körkort blir inte giltigt uteslutande för att det har utfärdats. Därutöver krävs att körkortet lämnas ut till sökanden. Bevakningen enligt 12 § KKL av bl. a. körkortsåldern bör därför knytas till utlämnandet och inte det mera diffusa begreppet utfärdandet. Körkortet tillverkas i dag i god tid före förarprovet och lämnas normalt ut i samband med att sökanden avlagt ett godkänt förarprov.

2.4 Varning

Mitt förslag: Den som har ett körkortstillstånd skall kunna meddelas en varning under samma förutsättningar som den som har ett körkort.

Bakgrund till mitt förslag: Den som söker körkort skall normalt ansöka om körkortstillstånd hos länsstyrelsen. Körkortstillståndet gäller i högst två år. Under denna tid måste sökanden avlägga ett godkänt förarprov. Den som har körkortstillstånd får övningsköra privat.

Körkortstillståndet kan återkallas enligt samma grunder som gäller för körkort. Detta framgår av 20 § första stycket 1 KKL. Däremot är det inte möjligt att meddela den som har körkortstillstånd en varning enligt 22 § KKL.

Skälen för mitt förslag: Det finns fall där varningen är ett lämpligare körkortsingripande än återkallelsen även för den som ännu bara har körkortstillstånd. Det förekommer också att körkortshavaren har dels körkort, dels körkortstillstånd för ett körkort med annan behörighet. För att ett och samma körkortsingripande skall kunna väljas i ett sådant fall måste det bli möjligt att meddela en varning på ett körkortstillstånd enligt 22 § KKL.

2.5 Anslutningsbesvär

Mitt förslag: Möjligheten att anföra anslutningsbesvär i körkortsmål slopas.

Bakgrund till mitt förslag: Enligt 49 § andra stycket KKL får, om en part anfört besvär över ett beslut, även motparten föra talan mot beslutet, trots att besvärstiden har gått ut. Besvären skall dock anföras inom en vecka från utgången av besvärstiden för den första besvärstalan. Återkallas eller förfaller denna, är även den senare besvärstalan förfallen.

Denna bestämmelse gör det således möjligt att anföra anslutningsbesvär i körkortsmål. Enligt vad jag har inhämtat används möjligheten ytterst sällan.

Skälen för mitt förslag: Regler med generell tillämplighet inom förvaltningsprocessen finns i förvaltningsprocesslagen (1971:291). I KKL har därför tagits in bara regler som avviker från de generella. Bestämmelsen om anslutningsbesvär är en sådan. Den vållar en del tidsutdräkt genom att domstolen – särskilt i uppenbara mål och i mål med korta spärtrider – måste avvakta med avgörandet tills tiden för anslutningsbesvär har löpt ut.

Besvärshänvisningarna blir också onödigt omfattande med denna regel. Med hänsyn härtill och då den inte synes fylla något praktiskt behov föreslår jag att möjligheten att anföra anslutningsbesvär i körkortsmål slopas.

2.6 Redovisning av ledningsgruppens förslag för ökad trafiksäkerhet för motorcyklister

Antalet motorcyklar har ökat kraftigt sedan 1980. Ökningen avser huvudsakligen de tunga motorcyklarna (slagvolym över 125 kubikcentimeter). Dessa har ökat från ca 25 000 till ca 80 000 under det att de lätta motorcyklarna är oförändrat ca 25 000.

Motorcykelolyckorna har ökat nästan lika kraftigt som motorcykelparcken. Antalet motorcyklister som skadas per år beräknas uppgå till mellan 6 000 och 7 000.

Även antalet dödade och skadade cyklister i trafiken har successivt ökat sedan mitten av 1970-talet. Detta beror främst på att cykeltrafiken ökat. De senaste åren har ca 7 000 cyklister skadats i trafikolyckor.

Jag tillkallade därför i december 1983 en ledningsgrupp för motorcykel- och cykelfrågor med uppgift att leda och samordna arbetet för ökad trafiksäkerhet för dessa trafikanter. Under ledningsgruppen fördelades arbetet på tre arbetsgrupper, två för motorcykelfrågor och en för cykelfrågor.

På motorcykelområdet har ledningsgruppen föreslagit ändringar vad gäller motorcyklars synbarhet, motorcyklisters skyddsutrustning och trafiklärares utbildning.

Ledningsgruppen har lagt särskild vikt vid motorcyklisternas körkortsutbildning och fortbildning. Den grundläggande tanken är att motorcyklisten skall få dels en god grundutbildning för den motorcykelklass som han avser köra, dels en avancerad fortbildning. Därför har gruppen föreslagit att en ny utbildningsplan och ett nytt prov för motorcykelkörkort skall utarbetas. Tyngdpunkten i förslagen ligger på ökad träning i att använda rätt bromsteknik i olika hastigheter, förutseende körning och körning med passagerare. I provet ingår hård inbromsning till stillastående från hastigheterna 70 km/h och 90 km/h. TSV har med anledning av förslagen utfärdat föreskrifter om kursplaner och förarprov med ikraftträdande den 1 januari 1985. Vidare har ledningsgruppen i en framställning till mig den 19 december 1984 föreslagit att ett särskilt körkort införs för den som vill köra tung motorcykel. Vissa ändringar i körkortsförordningen för att möjliggöra bättre kvalitet på den privata förarutbildningen har också föreslagits.

Inom fortbildningsområdet har ledningsgruppens arbete lett till dels att fortbildningskursen Guldhjälmen kommit till stånd, dels att motorcykelbranschen och trafikskolorna tillsammans erbjuder nya motorcykelägare en gratis inkörningsträning.

Till stöd för sitt förslag om en särskild behörighet för att få köra tung

motorcykel har ledningsgruppen redovisat den tekniska utvecklingen av motorcyklarna, som medfört att steget mellan lätt och tung motorcykel ökat väsentligt. Gruppen pekar på en rad förhållanden som gör den tunga motorcykeln mera svårkörd. Hit hör att en tung motorcykel har en förhållandevis hög tyngdpunkt. Tyngdpunkten och därmed köregenskaperna förändras genom förarens placering, passagerare och last, t. ex. packfickor och kåpa. Den tunga motorcykeln har höga prestanda i fråga om hastighet och acceleration. Genom den höga hastigheten och tyngden utvecklar den stor rörelseenergi och centrifugalkraften blir stark vid körning i kurva. Den tunga motorcykeln är därför betydligt svårare att manövrera än en lätt motorcykel.

För egen del vill jag tillägga följande. I takt med att antalet motorcyklar har ökat har också olyckorna med motorcyklister stigit. 1979 dödades eller skadades enligt polisrapporter till statistiska centralbyrån drygt 1 000 motorcyklister. År 1984 var motsvarande antal ca 80 procent högre, dvs. 1 800. Hänsyn måste emellertid tas till att alla olyckor inte rapporteras. Det verkliga antalet skadade motorcyklister kan då uppskattas till mellan 6 000 och 7 000.

Undersökningar som gjorts visar att risken att dödas eller skadas för en motorcyklist är mycket stor, i genomsnitt minst tio gånger större än för en bilist i samma ålder. Olycksrisken inom tätbebyggelse ökar ju större motorcykeln (slagvolymen) är.

Med detta som bakgrund är det naturligt att förstå den opinion som efterlyser åtgärder för att öka motorcyklisternas trafiksäkerhet. Från vissa håll har t. o. m. framförts förslag om att de större motorcyklarna skall förbjudas.

Jag delar inte förbudsivarnas uppfattning utan anser liksom ledningsgruppen att motorcyklisternas trafiksäkerhetsproblem bäst kan lösas genom förbättrad grundutbildning och avancerad fortbildning.

Förarutbildningen för körkort med behörighet A är i dag nästan uteslutande inriktad på utbildning av 16-åringar på lätt motorcykel. Genom TSV:s nya kursplan och förarprov, gällande från den 1 januari i år, har denna utbildning påtagligt förbättrats.

Under 1984 startades under ledningsgruppens ledning riksomfattande fortbildningskurser, Guldhjälmskurserna. I dessa deltog drygt 10 000 motorcyklister. Kursdeltagarna lärde sig att på ett bättre sätt behärska sina motorcyklar i kritiska situationer genom hårda övningar i bromsning, bromsning med undanmanöver och kurvtagning, allt i realistiska hastigheter. Dessa kurser kommer att fortsätta och i årets budgetproposition har extra medel avsatts för att möjliggöra detta.

Vid Guldhjälmskurserna visade det sig att många motorcyklister på tung motorcykel inte behärskade sitt fordon. Den dåliga hanteringsförmågan har också påvisats vid studier av motorcykelolyckor.

Som ledningsgruppen angett har den tekniska utvecklingen av motor-

cyklar väsentligt ökat skillnaden mellan lätt och tung motorcykel. För att säkerställa att de som vill köra tung motorcykel verkligen kan behärska sitt fordon är det naturligt att inom ramen för vårt differentierade körkortssystem nu kräva utbildning och förarprov på tung motorcykel för att få köra ett sådant fordon.

Med hänvisning till vad jag nu har sagt avser jag därför att senare föreslå regeringen de ändringar i körkortsförordningen som behövs för att genomföra den nya ordningen.

I sina huvuddrag bör förslaget innebära följande.

Ett särskilt förarprov införs för den som vill köra tung motorcykel. Provet bör bestå av såväl förhör som körprov. För den som avlagt godkänt prov på lätt motorcykel bör det dock räcka med ett körprov på tung motorcykel. Det nya kravet bör gälla dem som efter ikraftträdandet tar körkort för motorcykel. För att skilja mellan dem som har rätt att köra bara lätt motorcykel och dem som har rätt att köra även tung motorcykel bör villkoret LÄTT MC antecknas i körkortet för dem som kör upp på lätt motorcykel. För att få bort villkoret krävs en uppkörning på tung motorcykel. Den bör få ske först sedan körkortshavaren har fyllt 18 år. Rutinen anknyter till den som i dag används för körkort som är begränsade till att gälla bara automatväxlade bilar.

Den som vid ikraftträdandet har ett körkort med behörigheten A och således utan villkoret LÄTT MC men inte ännu fyllt 18 år får fram till dess köra endast lätt motorcykel. Efter fyllda 18 år ger det körkortet liksom i dag automatiskt rätt att köra tung motorcykel.

Det nya provet bör tillämpas fr. o. m. den 1 januari 1986.

Det ankommer på TSV att fastställa kursplaner och besluta föreskrifter om förarprovet.

3 Upprättat lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats ett förslag till lag om ändring i körkortslagen (1977: 477). I 18 § föreslås en språklig ändring för att anpassa texten till den terminologi som nu används.

Med hänsyn till att den föreslagna lagändringen är av okomplicerad natur finns det enligt min mening inte något behov av att inhämta lagrådets yttrande över förslaget.

4 Hemställan

Jag hemställer att regeringen

dels föreslår riksdagen

att anta förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1977: 477),

dels bereder riksdagen tillfälle

att ta del av vad jag anført om ökad trafiksäkerhet för motorcyklister.

5 Beslut

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

