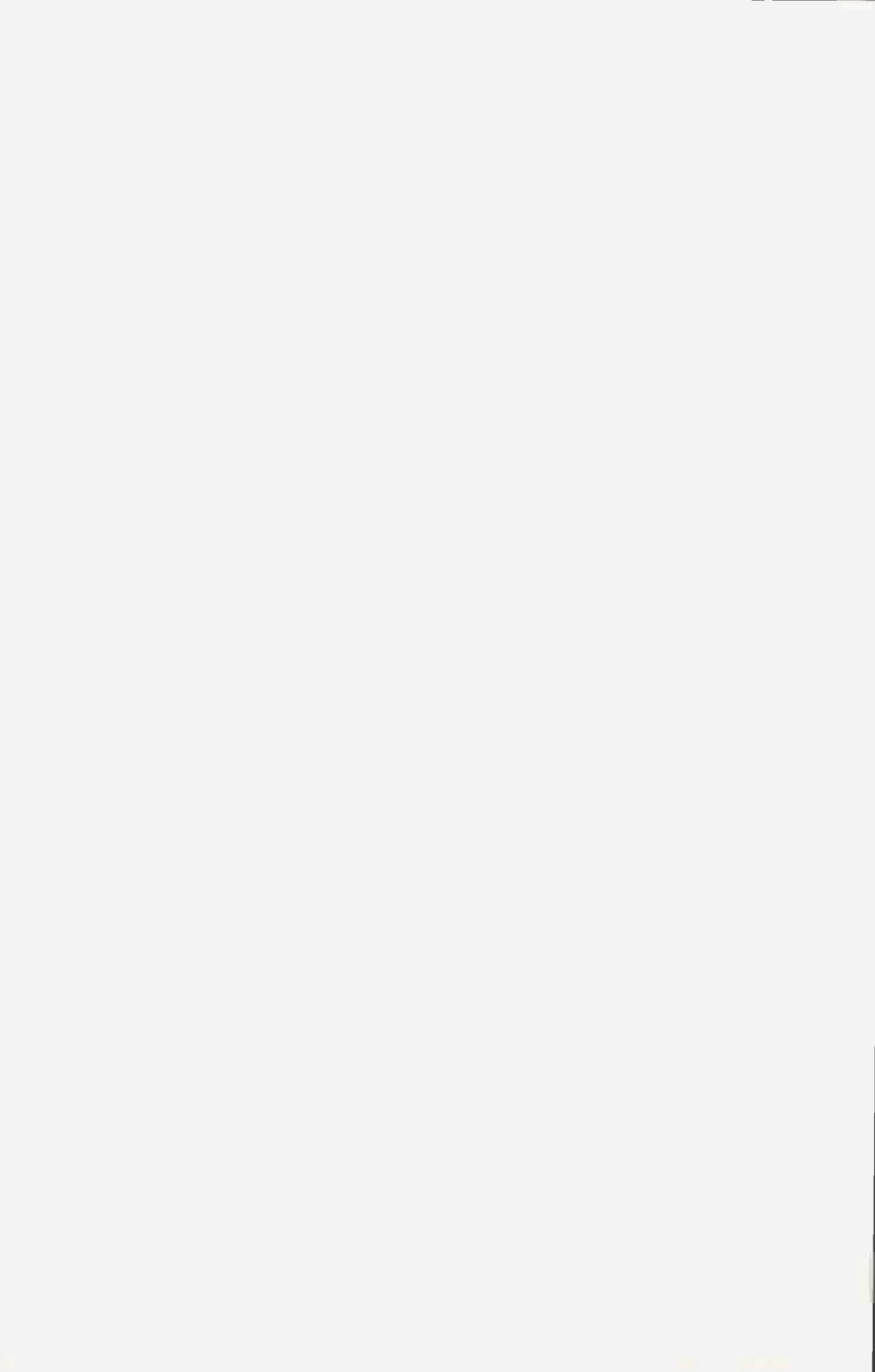


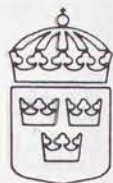
Säkrare förare



SOU_{1991:39}

Slutbetänkande av kommittén KÖRKORT 2000





Statens offentliga utredningar
1991:39
Kommunikationsdepartementet

Säkrare förare

Slutbetänkande av kommittén KÖRKORT 2000
Stockholm 1991

SOU och Ds kan köpas från Allmänna Förlaget, som också på uppdrag av regeringskansliets förvaltningskontor ombesörjer remissutsändningar av dessa publikationer.

Adress: Allmänna Förlaget
Kundtjänst
106 47 Stockholm
Tel: 08/739 96 30
Telefax: 08/739 95 48

Publikationerna kan också köpas i Informationsbokhandeln, Malm Morgsgatan 5, Stockholm

Omslag: Akvarell av Marie-Claire Lundeberg

ISBN 91-38-10785-6
ISSN 0375-250X

Graphic Systems AB, Göteborg 1991

Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Regeringen bemyndigade den 2 november 1989 chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en kommitté med uppdrag att utreda vissa körkortsfrågor såsom förarutbildningen, körkortsbehörigheterna, körkortsförfattningarna m. m. (dir. 1989:55).

Med stöd av bemyndigandet förordnade departementschefen den 13 december 1989 kammarrättslagmannen Anitha Bondestam att vara ordförande i kommittén. Till ledamöter förordnades riksdagsledamöterna Hugo Andersson, Sten Andersson, Anita Jönsson och Sten-Ove Sundström. Att som experter biträda kommittén förordnades samtidigt utvecklingschefen vid trafiksäkerhetsverket Hans Laurell samt departementssekreterarna Lena Rydén och Ted Stahl. Till sekreterare åt kommittén förordnades numera programchefen vid statistiska centralbyrån Krister Spolander, numera kammarrättsassessorn Kjell Skoglund och assistenten Gunnel Regnlin. Den 28 februari 1990 förordnades försäkringsdirektören Bo Odelius att som expert biträda kommittén.

Kommittén har antagit namnet KÖRKORT 2000.

Kommittén har tidigare avgett ett delbetänkande, (SOU 1990:52) Utbyte av utländska körkort.

KK 2000 överlämnar härmed slutbetänkandet (SOU 1991:39) Särkrare förare.

Ledamoten Sundström har reserverat sig mot förslaget i ett avseende.

Kommitténs uppdrag är härmed slutfört.

Stockholm den 3 maj 1991

Anitha Bondestam

Hugo Andersson

Anita Jönsson

Sten Andersson

Sten-Ove Sundström

Krister Spolander

Kjell Skoglund

Gunnel Regnlin

Innehållsförteckning

Förkortningar	11
Sammanfattning	13
Summary	19
Författningsförslag	25
1 Utredningsuppdraget	35
2 Körkortshavare och trafikolyckor	37
2.1 Antal körkortshavare	37
2.2 Trafikarbete och olyckor	39
2.2.1 Olycksfrekvens och -risk för olika förar-	
kategorier	39
2.2.2 Orsaker till höga olycks- och skaderis-	
ker	43
2.3 Utvecklingen till år 2000	44
3 Förarutbildningen	47
3.1 Direktiven	47
3.2 Nuvarande regler och former för förarutbild-	
ning och prov	48
3.2.1 Förarutbildningen	48
3.2.2 Trafikskolornas struktur och deras roll	
i förarutbildningen	51
3.2.3 Trafiklärare och deras utbildning	53
3.2.4 Förarprovet	54
3.3 Tidigare utredningar och förslag	55
3.3.1 1962 års bilförarutredning, Körkortet	
och trafikutbildningen	55
3.3.2 1973 års trafiksäkerhetsutredning,	
Trafikant- och förarutbildning	56
3.3.3 Ett förslag 1984 från en arbetsgrupp	
från VTI, SÖ och STR, Trafiksäkrare	
debutanter	58
3.3.4 Projektet Integrerad förarutbildning ..	59

3.3.5	Nyblivna personbilsförare – trafiksäkerhetsproblem och åtgärder. En expertutredning 1987	59
3.3.6	Trafiksäkerhetsverkets förslag 1987 till reformerad förarutbildning	60
3.3.7	Trafiksäkerhetsrådets förslag till trafikläraryrkesutbildning vid högskola m. m. .	61
3.4	Förarutbildning i andra länder	62
3.4.1	Norden	62
3.4.2	Utomnordiska länder	64
3.4.3	Harmoniseringsarbetet inom EG	66
3.5	Problem i dagens förarutbildning	67
3.5.1	Insikter, förhållningssätt, attityder	67
3.5.2	Övningskörningstid och -volym	68
3.5.3	Begränsningar hos traditionell förarutbildning	69
3.6	Överväganden	70
3.6.1	Förarkompetens en del av allmänkompetensen	70
3.6.2	Förarutbildningens framtida inriktning	71
3.6.3	Trafikantutbildning i gymnasieskolan	72
3.6.4	Sänkt övningskörningsålder	75
3.6.5	Privat övningskörning	75
3.6.6	Fortbildning och liknande åtgärder	76
3.6.7	Provets resp. kursplanens utbildningsstyrande effekt	77
3.6.8	Övningskörning på halt underlag	77
3.6.9	Simulator, interaktiv video m. m.	78
3.7	Förslag	80
3.7.1	Gymnasial trafikantutbildning	80
3.7.2	Förarutbildning i trafikskola	82
4	Körkortsingripandet	85
4.1	Direktiven	85
4.2	Tidigare utredningar och förslag	86
4.2.1	Körkortsåterkallelse – straff eller säkerhetsåtgärd	86
4.2.2	Spärrtid	87
4.3	Nuvarande regler	90
4.4	Statistiska uppgifter om körkortsingripanden, spärrtidernas längd, straffrättsliga påföljder m. m.	95

4.5	Probleminventering	99
4.5.1	Allmänt	99
4.5.2	Trafikbrottet som signal för körkorts- myndigheten	100
4.5.3	Återkallelse enligt 16 § 1-4 KKL	101
4.6	Överväganden	104
4.6.1	Allmänt	104
4.6.2	Villkorad återkallelse eller pricksys- tem	104
4.6.3	Spärrtider	107
4.6.4	Andra reaktionsformer	108
4.6.5	Obligatoriskt förarprov efter återkallel- se	110
4.7	Förslag	111
4.7.1	Allmänt	111
4.7.2	Återkallelse av förarbehörighet	111
4.7.3	Körkortsspärr	112
4.7.4	Omedelbart omhändertagande och inte- rimistiska beslut	112
4.7.5	Upprepade trafikförseelser	113
4.7.6	Varning	113
4.8	Förslaget i praktiken	114
4.8.1	Allmänt	114
4.8.2	Rattfylleri och grovt rattfylleri (16 § 1 KKL)	114
4.8.3	Grov vårdslöshet i trafik (16 § 1 KKL)	117
4.8.4	Olovligt avvikande från trafikolycks- plats (16 § 2 KKL)	117
4.8.5	Upprepade trafikförseelser (16 § 3 KKL)	117
4.8.6	Brott mot en väsentlig trafikregel (16 § 4 KKL)	118
4.8.7	Opålitlighet i nykterhetskänslighet (16 § 5 KKL)	118
4.8.8	Allmän brottslighet eller andra person- liga missförhållanden (16 § 6 KKL)	119
4.8.9	Sjukdom m. m. (16 § 7 KKL)	119
4.8.10	Egen ansökan (16 § 10 KKL)	119
4.8.11	Omedelbara omhändertaganden, inte- rimistiska beslut, slutliga beslut m. m.	119

5	Fordonsförsäkring ur trafiksäkerhetsperspek- tiv	121
5.1	Direktiven	121

5.2	Fordonsförsäkringar	122
5.2.1	Obligatorisk trafikförsäkring	122
5.2.1.1	Trafikförsäkringen och trafikskadelagen	122
5.2.1.2	Premier, bonus, malus och självrisk	123
5.2.1.3	Återkrav	124
5.2.1.4	Samordning mellan trafikförsäkringsersättning och annan ersättning	125
5.2.2	Den frivilliga motorfordonsförsäkringen	125
5.2.3	Förenkling av riskklasssystemet	126
5.3	Fordonsförsäkringar utomlands	127
5.3.1	Norden	127
5.3.2	Andra europeiska länder	129
5.3.3	Harmoniseringsarbetet inom EG	130
5.3.4	Nordamerika	131
5.4	Kostnader för premier, trafikförsäkringsskador och trafikolyckor	133
5.4.1	Premie- och skadekostnader	133
5.4.2	Trafikförsäkringens andel av trafikolyckornas personskadekostnader	135
5.4.3	Försäkringsbranschens engagemang i trafiksäkerhetsarbetet	136
5.5	Överväganden	138
5.5.1	Ekonomiska incitament för den enskilde	138
5.5.1.1	Utrymmet för ekonomiska incitament	138
5.5.1.2	Former för ekonomiska incitament	140
5.5.1.3	En föraranknuten trafikförsäkring	141
5.5.2	Ekonomiska incitament för försäkringsbolagen	144
5.5.2.1	Allmänt	144
5.5.2.2	Skadeförebyggande insatser ...	144
5.5.2.3	Konkurrensbegränsningar	146
5.5.2.4	Driftskostnaderna för trafikförsäkring	146
5.5.3	Vårdkostnader och kostnadsregress	147
5.6	Förslag till fördjupad utredning	148

6	Körkortsbehörigheterna C, D och E	149
6.1	Statistiska uppgifter om antalet behörighets- havare och trafikolyckor	149
6.2	Uppdelning av behörigheterna i underavdel- ningar	152
6.2.1	Direktiven	152
6.2.2	Frågans tidigare behandling	152
6.2.3	Överensstämmelse med EGs regler m. m.	153
6.2.4	Överväganden och förslag	154
6.3	Farligt gods	155
6.3.1	Bakgrund	155
6.3.2	Nuvarande regler	157
6.3.3	Överväganden och förslag	159
6.4	Utryckningsfordon	159
6.4.1	Bakgrund	159
6.4.2	Utbildning	160
6.4.3	Tidigare utredningar och förslag	161
6.4.4	Risker och olyckor	161
6.4.5	Överväganden och förslag	163
7	Unga förare	165
7.1	Direktiven	165
7.2	Tidigare utredningar och förslag	165
7.3	Gällande regler	166
7.4	Överväganden och förslag	166
7.4.1	Obligatorisk fortbildning m. m.	166
7.4.2	Provisoriskt körkort	166
7.4.3	Nybörjarskylt	167
7.4.4	Curfew	167
7.4.5	Målinriktad information	169
8	Livsvarig förarbehörighet, äldre förare m.m.	171
8.1	Direktiven	171
8.2	Probleminventering	172
8.3	Överväganden och förslag	174
9	Översyn av körkortsförfattningarna	177
9.1	Direktiven	177
9.2	Bakgrund	177
9.3	Överväganden och förslag	178
9.3.1	Begreppet körkort	178
9.3.2	Dispens- och besvärfrågor	179
9.3.3	Internationella körkort	181

10	Uppföljning och utvärdering	183
10.1	Effekter	183
10.2	Utvärdering	183
10.3	Särskilda studier	184
10.4	Resurser	185
11	Kostnader och finansiering	187
11.1	Gymnasial trafikantutbildning	187
11.2	Körkortsingripandet	188
11.3	Sänkt övningskörningsålder	191
12	Specialmotivering	193
12.1	Förslaget till körkortslag	193
12.1.1	1 kap. Inledande bestämmelser	193
12.1.2	2 kap. Behörighet att föra motordrivet fordon m. m.	193
12.1.3	3 kap. Ingripanden mot förarbehörighet m. m.	195
12.1.4	4 kap. Ansvarsbestämmelser	197
12.1.5	5 kap. Förfarandet vid ingripanden mot förarbehörighet m. m.	197
12.2	Övriga författningsändringar	197
	Reservation	199
	Referenser	201
	Slutnoter	209

Förkortningar

Dir.	Direktiv
FSAB	Försäkringsbranschens Service AB
JuU	Justitieutskottet
KKBEL	Körkortsregistrets belastningsdel
KKF	Körkortsförordningen (1977:722)
KKL	Körkortslagen (1977:477)
KK 2000	Kommittén för översyn av förarutbildningen och författningarna rörande körkort m. m. (KÖR-KORT 2000)
NKT	Nordisk Kommitté för Trafiksäkerhetsforskning
NTF	Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande
Prop.	Proposition
RPS	Rikspolisstyrelsen
Rskr.	Riksdagsskrivelse
SPK	Statens pris- och konkurrensverk
SCB	Statistiska Centralbyrån
SFS	Svensk författningssamling
SOU	Statens offentliga utredningar
SRV	Statens räddningsverk
STR	Sveriges Trafikskolors Riksförbund
SU	Statsutskottet
SÖ	Skolöverstyrelsen
TBL	Lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott
TFB	Transportforskningsberedningen
TR	Trafikskolornas Riksorganisation
3LU	Tredje lagutskottet
TRP	Transportrådet
TSL	Trafikskadelagen (1975:1410)
TSU	1973 års trafiksäkerhetsutredning
TSV	Trafiksäkerhetsverket
TSVFS	Trafiksäkerhetsverkets författningssamling
TU	Trafikutskottet
VTI	Statens väg- och trafikinstitut
VTK	Vägtrafikkungörelsen (1972:603)
VV	Vägverket

Sammanfattning

Trafikantutbildning i gymnasieskolan och övningskörning från 16-årsåldern

Bilen kommer att inom överskådlig tid behålla sin dominerande ställning i transportsystemet. Från att en gång i tiden ha varit en exklusivitet är bilförarkompetens numera något de flesta människor har svårt att klara sig utan. Förarbehörighet har blivit en del av medborgarens allmänkompetens. En majoritet tar körkort innan de fyller nitton år.

Den nuvarande förarutbildningen ger eleverna goda kunskaper men förmår inte göra klart för den nyblivne föraren att hans bristande erfarenheter av vad som kan inträffa i trafiken gör honom till en begränsad förare. Resultaten avspeglar sig i de alarmerande siffrorna om unga bilförares skaderisk. I åldern 18–19 år är antalet skadade och dödade bilförare närmare 2 500 per år. Det betyder att de är inblandade i sex gånger så många olyckor som vuxna och erfarna förare. Det här måste vi göra någonting åt.

Unga förare, främst manliga, har högre medelfarter, större anspråk på framkomlighet och mindre benägenhet att släppa fram andra trafikanter än vad äldre har. För att påverka förarbeteendet hos unga, självöverskattande förare krävs en allsidigare pedagogisk miljö än den en trafikskola kan erbjuda. Den unge föraren behöver längre tid för att bearbeta det kunskapsstoff han måste lära in och längre tid för praktiska körövningar än i dag. För att påverka eleverna i rätt riktning behöver trafikantutbildningen börja tidigare och dagens ensidiga fokusering på bilförarrollen vidgas till ett bredare trafikantperspektiv.

Gymnasieskolan är den miljö där allsidig trafikantutbildning passar in. Ungdomarna är motiverade för det budskap som leder till körkort. Förutsättningarna att införa trafikantutbildning i gymnasieskolan finns redan i dag och har ökat genom den omläggning av statsbidragssystemet som riksdagen beslutade 1990. Därigenom har kommunerna fått möjlighet att använda statsbidraget till den kompletteringsutbildning utöver skolans

obligatoriska läroplan som elever, föräldrar och kommunen lokalt efterfrågar.

KK 2000 föreslår därför att en trafikantutbildning skall införas i gymnasieskolan.

Skolan bör ges anordnaransvar för helheten, dvs. både teori- och körlektioner. Trafiklärare bör medverka som inhyrda lärare. Föräldrar kan medverka vid körövningarna. Kostnaderna, 15 milj. kr. per år om en tredjedel av alla gymnasieelever väljer trafikantutbildning, finansieras genom en omfördelning av det statliga stödet till trafiksäkerhetsinformation, som för närvarande uppgår till 35–40 milj. kr. per år.

De unga förarna behöver ges en mera omfattande och allsidig körträning. Åldersgränsen för att börja övningsköra bör därför sänkas till 16-årsåldern eller till gymnasieelevernas första årskurs, förutsatt att elev och förälder/motsvarande tillgodogjort sig grundläggande teori och praktik i en härför avsedd kurs.

Körkortsåterkallelse m. m.

Sammanlagda antalet körkortsmål 1990 uppgick till 55 000. Domstolarna kan inte på ett försvarligt sätt hantera en sådan mängd körkortsingripanden utan att andra måltyper, som är beroende av domstol som tvistelösare, kommer på efterhand.

Den stora ökningen av kortare spärrtider – ett par månader – har vidare gjort det till regel snarare än undantag att körkort efter spärrtidens utgång återlämnas utan prövning av förarens kompetens och lämplighet trots att det återkallats just med hänvisning till att körkortshavaren genom trafikbrott visat bristande kompetens och lämplighet. Systemet fungerar som ytterligare straff förutom böterna. Och inte har den vars körkort återkallats blivit bättre som förare bara genom att tas av vägen i några månader. Körkortsmyndigheten har inte heller några garantier för att vederbörande blivit mer kompetent efter spärrtiden. Enligt KK 2000 kan en körkortsåterkallelse endast motiveras för att skydda andra trafikanter från den risk som en dålig förare utgör.

Enligt kommitténs uppfattning är bilförarens felbeteende en signal om att han kan vara en farlig förare; han brister i den kompetens och lämplighet som krävs för förarbehörighet. Forskning visar att förare som ertappas med ett felbeteende har ett allmänt dåligt trafikuppträdande. Kommitténs förslag bygger därför på att den signalen skall tas till vara.

KK 2000s förslag innebär i princip att ingen som begått ett trafikbrott får tillbaka sitt körkort utan nytt förarprov, dvs. såväl teori- som körprov. Den som begått ett grovt brott eller är opålitlig i nykterhetshänseende eller sjuk får sitt körkort återkallat som i dag. Nytt körkortstillstånd med personutredning fordras alltså. Den som gjort sig skyldig till mindre allvarligt brott eller förseelse föreläggs i stället en *körkortsspärr*. Behörigheten återkallas inte utan körkortshavaren skall istället inom en bestämd tidsfrist – en körkortsspärr – genomgå en förnyad prövning av sin kompetens, ett förarprov. Fristen bör vara lika för alla. Kommittén har funnit att sex månader är en lämplig tidsperiod. Körkortstillstånd behövs inte; om han låter bli eller misslyckas är körkortet återkallat efter sexmånadersperiodens utgång. Systemet med spärrtider och varningsinstitutet försvinner.

Till de brott som bör föranleda körkortsspärr räknas dem som i dag föranleder korta spärrtider, dvs. främst hastighetsöverträdelserna och varningsfallen. Rattfylleri mellan 0,2 och 0,4 promille har inte ansetts lämpligt för körkortsspärr eftersom förarens problem inte gäller kompetensen utan lämpligheten. Risker är att i gruppen finns personer med alkoholproblem som ibland vid provtagningstillfället har låg promillehalt. I gruppen finns emellertid också personer utan alkoholproblem. Vid två trafiknykterhetsbrott med låg promillehalt inom en tvåårsperiod har en alkoholproblematik emellertid dokumenterats. Behörigheten bör då återkallas direkt och erforderlig utredning göras innan föraren får köra på nytt.

Det är således inte överträdelserna i sig som föranleder ingripandet; systemet bygger i stället på att det är förarens trafiksäkerhet som avgör om han får tillbaka sitt körkort eller inte. Kontrollen sker vid förarprovet. Vid rattfylleribrott med hög promillehalt (för närvarande 1,5 promille) fordras dessutom att föraren i enlighet med TSVs föreskrifter med ett medicinskt utlåtande skall styrka ett nyktert levnadssätt. Även vid lägre promillehalter kan körkortsmyndigheten efter individuell prövning kräva in sådant underlag.

Nuvarande provisoriska körkort för nyblivna förare behålls; den som haft körkort i högst två år får vid ett körkortsingripande inte en körkortsspärr utan körkortet återkallas direkt. Återkallelse i stället för körkortsspärr tillämpas också om en förare under körkortsspärr eller inom ett halvår därefter begär en ny trafikförseelse som annars skulle ha föranlett körkortsspärr.

Frågan kommer fortsättningsvis att gälla återkallelse, körkortsspärr eller ingen åtgärd alls. Ett sådant system fordrar

ingen domstolsmedverkan i första instans utan kan mycket väl handläggas på myndighetsnivå. Det innebär att de årliga kostnaderna i förvaltningsdomstol (läns-, kammar- resp. regeringsrätt) minskar från 105 till 50 milj. kr. För körkortsmyndighetens del betyder systemet en förändring men ingen fördyring av arbetsuppgifterna. De tillkommande förarprov som kommitténs förslag föranleder ryms inom nuvarande organisation och kommer inte att föranleda en fördyring av förarprovet för den enskilde.

Trafikförsäkringen

I dag är trafikförsäkringen kopplad till fordonet och inte till föraren. Det innebär att ett dåligt förarbeteende i sig inte kan påverka försäkringspremien; premien påverkas enbart av skadefrekvensen, oavsett vem som kör. Det saknas alltså riktade incitament till ett trafiksäkert uppträdande i försäkringssystemet. Av personbilsparken ägs 16 % av andra än föraren, är leasade eller företagsbilar, en utveckling som dessutom ökar. Att låta premiens storlek påverkas av trafikbrott och trafikförseelser, oavsett trafikskada, eller att en typ av förarutbildning som minskar olycksrisken kan premieras, borde vara lämpliga ekonomiska incitament i en föraranknuten trafikförsäkring.

KK 2000 har funnit att tillräckliga incitament för försäkringsbolagen att satsa på investeringar i skadeförebyggande åtgärder också saknas i det obligatoriska trafikförsäkringssystemet i dag. Eftersom försäkringssystemet är komplext och kräver mer ingående studier än som varit möjliga under den korta tid kommittén haft till sitt förfogande förordar KK 2000 att systemet för fordonsförsäkringar blir föremål för en särskild, fördjupad utredning.

Äldre förare

Åldrandet är mycket individuellt. Forskning visar att äldre körkortshavare i regel kompenserar de genom åldern ökade riskerna genom att anpassa körvanor och körsätt till sina funktionsbrister. Kommittén har därför inte funnit skäl att införa generella, åldersbetingade begränsningar i behörigheten att köra bil. Generella omprov och lämplighetstester har inte heller visat sig ha betydelse för trafiksäkerheten i rimlig proportion till de resurser som fordras om läkarundersökning eller omprov gjordes obligatoriska vid viss ålder.

Däremot kommer äldre förare, som på grund av funktionsned-

sättningar uppvisar ett trafikfarligt beteende, med kommitténs förslag till nytt körkortsingripande att bli föremål för adekvata undersökningar.

Körkortet

KK 2000 föreslår att begreppet "körkort" skall avse enbart dokumentet, medan de rättsverkningar som i dag är knutna till handlingen knyts till behörigheten och anteckningen i körkortsregistret. Körkortet bör dock även fortsättningsvis vara en användbar identitetshandling. Kommittén föreslår att körkortet liksom i exempelvis USA förses med uppgifter huruvida innehavaren är beredd att donera organ.

Behörighetsuppdelningar, som aktualiserats i direktiven och på annat sätt – av tyngre lastbilar efter vikt, av bussar efter passagarantal, för utryckningsfordon m. fl. – har KK 2000 inte funnit behov av att reglera; det bör i första hand ankomma på berörda arbetsgivare att tillhandahålla erforderlig utbildning och att kontrollera sina förars kompetens för fordonstypen.

Summary

Driver's education at upper secondary school and practice driving at the age of sixteen

There can be little doubt that for the foreseeable future the motorcar will remain the dominant means of transport in society as we know it today. The ability to drive a motor vehicle, once the exclusive property of a privileged few, is now something which most people would not do without. Indeed, it has become one of the everyday skills of the man on the street. Most young people who pass their driving test do so before the age of nineteen.

Although driver instruction, at least in its present form, provides new drivers with ample knowledge of driving as such, it is less successful in persuading new license holders that their lack of experience of what might and does happen out on the road severely limits their competence as a driver. The alarming risks run by young drivers are plainly demonstrated in the accident statistics: almost 2,500 young drivers between the ages of 18 and 19 are killed or injured on Swedish roads each year. In other words, young drivers are involved in six times as many accidents as adult, more experienced drivers. Something must be done to remedy this situation.

Young drivers, and young men in particular, drive faster, are more selfish and are less inclined to make way for other road users than their older colleagues. If we are to influence the driving habits of young drivers with an inflated view of their own skills, it will be necessary to provide an educational environment far more varied and wide-ranging than is currently possible at a driving school. Young drivers must be given more time to process the material they are expected to learn and more time to devote themselves to practical driving lessons than today. In other words, to set trainee drivers in the right direction, driver's education will have to be begun earlier, and today's curriculum, concentrating as it does almost exclusively on the role of the driver, will have to be expanded so as to give students a far greater understanding of the various means of transportation than is the case today.

Upper secondary school would appear to be the environment best suited to an all-round driver's education. The students are motivated and receptive to messages which will lead them to a licence. In addition, the introduction of driver education at upper secondary school level is not only already possible but has actually been facilitated by the overhaul of the government grant system decided by the Swedish Parliament in 1990. Under the new system, municipal authorities will be entitled to use government funds for educational programmes deemed by students, parents and the authorities themselves as a necessary, albeit local, complement to the standard national curriculum.

The KK 2000 Committee therefore proposes that driver education be introduced at upper secondary school level.

Schools should be expected to organize driver education as a whole, i. e. to provide not only instruction in road safety and the Highway Code but practical driving sessions as well. Trained driving instructors should be brought in as teachers, and parents should be given the opportunity of assisting during the practical lessons. The provision of driver education, assuming it is chosen by one third of all upper secondary students, would cost in the region of 15 million kronor per year and would be financed by diverting some of the funds set aside for state-subsidized road safety campaigns. At present, between 35 and 40 million kronor are spent on such campaigns each year.

Young drivers do need better, more varied and more comprehensive training. The age at which a young person can start practising should therefore be lowered to sixteen, which corresponds to the first form of upper secondary school, provided that the student and his/her parents have first achieved satisfactory results in basic theory and practice in a course designed specifically for the purpose.

Disqualification from driving

In 1990, the courts dealt with some 55,000 disqualification cases. At present, the courts are unable to handle driving cases in such numbers without at the same time finding themselves less able to concentrate on those cases which depend on the courts as arbitrators and settlers of disputes.

Owing to the steep increase in the number of short-term disqualifications (up to two or three months), it is now the rule

rather than the exception that on the expiry of the disqualification period licences are returned without further inquiry into the holder's competence or suitability as a driver, regardless of the fact that he or she, by committing the offence in question, had already demonstrated some lack of competence or personal fitness to drive a motor vehicle. As it is at present, the system does little more than compound the severity of the punishment imposed by fines. And, furthermore, removing the offending driver from the road for a couple of months does nothing to make him or her a better driver later on – the licence authorities have no guarantee of increased competence after the expiry of the disqualification period. Therefore, disqualification from driving can only be motivated in terms of the protection it might afford other road users against the danger caused by an incompetent driver.

In the opinion of the Committee, a single instance of bad driving may be seen as the mark of a potentially dangerous driver, i.e. a driver lacking in road skills and therefore unsuitable to be allowed to drive a motor vehicle. Research shows that drivers apprehended for a particular motoring offence are also likely to be poor drivers in other respects as well. The Committee's suggestion is therefore based on the notion that more should be made of the link between specific motoring offences and poor driving in general.

In principle, the Committee proposes that any person convicted of a motoring offence should not be allowed back on the road without retaking the driving test, both theoretical and practical. Motorists convicted of a serious offence, who are physically incapable of driving or who have drinking problems should be disqualified under the rules already in force today. This would require a new provisional licence and a personal fitness inquiry in all cases.

Motorists found guilty of the less serious offences would be given a *limited licence*; they would not actually be disqualified from driving but would instead be enjoined, within a given period of time, to have their driving competence put to the test – in other words, to do a driving test. The respite allowed should be the same for all offenders. The Committee considers that six months would be suitable. No provisional licence would be required. If the offender fails to take the test, or fails to pass it, he or she would be automatically disqualified from driving at the end of the six-months respite period. The present system of disqualification periods and endorsements would thereby become redundant.

The offences deemed severe enough for a limited licence are essentially those which today would lead to short-term disqualification – principally speeding and those offences which would lead to endorsement. Drink/driving offences at blood-alcohol levels of between 0.2 and 0.4 pro mille are not considered to be suitable grounds for imposing a limited licence. In these cases the problem is not one of competence but of personal fitness. This group of drivers may include persons with drinking problems whose blood-alcohol level at the time of testing happened to be low. The group does, however, contain persons without drinking problems. Conviction for two low blood-alcohol drink/driving offences within the space of two years is considered as evidence of a drinking problem; the offender should be disqualified immediately and a personal fitness inquiry, which would include re-taking the test, should be undertaken before the offender is allowed to drive again.

Action under this system is thus not based on the offence *per se*. Instead, whether or not the motorist can be allowed back on the road is determined solely by whether he or she is a safe driver as defined by success in passing the driving test. Drunken driving offences involving a high blood-alcohol content (at present 1.5 pro mille) also require the driver, pursuant to the directives of the National Road Safety Office, to produce a medical certificate in confirmation of his/her sobriety. Offences involving a blood-alcohol content lower than 1.5 pro mille may also occasion the licence authority to demand such documentation if found necessary in individual cases.

The trial period at present applied to those who have recently passed their test should also be retained. Drivers who have had a licence for no more than two years should, on review of their fitness to drive, not be given a limited licence but be disqualified directly. A driver should also be disqualified rather than given a limited licence if he or she, while holding a limited licence or within six months thereafter, commits a further traffic offence which would otherwise entail the sanction of a limited licence.

In the future, therefore, the treatment of traffic offenders would simply be a matter of disqualification, imposing a limited licence or taking no further action. A system constructed along these lines would thus not need to refer to the courts of first instance at all but could easily be handled by the authorities themselves, thereby enabling the administrative courts (the County Administrative Court, the Administrative Court of Appeal, and the Supreme Administrative Court) to cut their costs from 105 to 50 million kronor per year. The additional driving

tests which the system would entail could be handled by the licensing organization as it exists today at no extra cost to the community at large.

The third party insurance system

Today, third party insurance is linked to the vehicle rather than the driver. This means that the size of the premium is affected not by bad driving but by the amount of damage claimed for, regardless of who was driving. In other words, the insurance system contains no direct inherent incentive to drive safely. Today, 16% of all the passenger cars in Sweden are owned by someone other than the driver, are leased or else belong to some company, and this is a trend which is on the increase. Therefore, linking the amount of the premium to traffic offences, regardless of the amount of damage caused, or giving preferential treatment to types of driver training tending to reduce the risk of accidents would probably provide a suitable economic incentive for the introduction of some form of driver-related third party insurance system.

The Committee has also found the obligatory third party insurance system of today to lack sufficient incentives for insurance companies to explore ways and means of keeping damage to a minimum and preventing accidents from happening in the first place. However, since the insurance system is highly complex and should be considered in far greater detail than has been possible in the short time available, the Committee recommends that a separate, detailed study be carried out of the motor vehicle insurance system as a whole.

The elderly driver

The aging process is highly individual. Research shows that elderly drivers tend to compensate the increased risks associated with old age by adapting their driving habits to their own particular infirmities. The Committee has therefore found no reason to impose general, age-related restrictions on the right to drive a motor vehicle. Neither have general fitness and practical driving tests shown themselves to be of any significance for road safety in reasonable proportion to the resources which would be required if medical examinations or retaking the driving test were to be made obligatory at a certain age. On the other hand, if the Committee's suggested new disqualification and limited licence rules are put into practice, elderly persons found to be a

danger on the roads as a result of their infirmities would in fact be adequately examined.

The driving licence

The Committee suggests that in the future the concept of "driving licence" be used to refer to the document itself and that the legal implications today associated with the licence be considered instead to proceed from the holder's authorization to drive a motor vehicle and his or her entry in the register of driving licences. However, driving licences should retain their status as a document providing a practical means of identity. The Committee also suggests that, like in the United States, driving licences carry a note indicating whether or not the holder is prepared to donate his or her organs.

The Committee has found no reason to introduce, as suggested in the directives, special licence categories for very heavy lorries, large buses, emergency vehicles, etc. Instead, it should be the responsibility of employers to provide any training which may be necessary and to ensure that their drivers do in fact possess the competence required to drive such vehicles.

Författningsförslag

Förslag till Körkortslag

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Denna lag gäller behörigheten att föra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor (trafiktraktor och jordbrukstraktor) samt motorredskap (klass I och II).

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag och föreskrifter om undantag från lagen. Detsamma gäller föreskrifter om förarutbildning och om sådan registrering som behövs för tillämpningen av lagen. Regeringen får även meddela föreskrifter om utländska körkorts giltighet i landet och om utbyte av nordiska körkort.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall medge undantag från denna lag.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer förordnar för varje län en eller flera personer att vara allmänt ombud och ersättare för dem.

2 kap. Behörighet att föra motordrivet fordon

Bil m. m.

1 § Bil, släpfordon, terrängvagn, trafiktraktor, motorredskap klass I eller motorcykel får föras av den som har behörighet för fordonet.

Förarbehörigheten anges på följande sätt

Bokstav	Förarbehörighet
A	motorcykel
B	personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon, terrängvagn, trafiktraktor och motorredskap klass I
C	tung lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon
D	buss
E	släpfordon, oavsett antal och vikt

2 § Behörigheten A gäller för tung motorcykel först när innehavaren har fyllt 18 år.

3 § Lastbil, släpfordon eller buss får föras av den som innehar behörigheten B

1. utan last eller passagerare inom garageområde, verkstadsområde eller bensinstationsområde eller eljest kortare sträcka

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.

4 § Motorcykel, lastbil, släpfordon eller buss får föras

1. i tjänsteutövning av polisman, som har behörigheten B,

2. i räddningstjänst enligt 2 § räddningstjänstlagen (1986:1102) av den som har behörigheten B och har genomgått utbildning som godkänts av trafiksäkerhetsverket.

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

Yrkesmässig trafik

6 § Personbil, lätt lastbil eller terrängvagn får föras i yrkesmässig trafik för personbefordran av den som har behörigheten D eller TAXI.

Traktortåg eller motorredskap med tillkopplat släpfordon får föras i yrkesmässig trafik endast av den som har behörigheten C, D, eller E.

Moped m. m.

7 § Moped får föras endast av den som har fyllt 15 år.

Terrängskoter får föras endast av den som har fyllt 16 år.

En utomlands bosatt person som har fyllt 15 år och som tillfälligtvis vistas här får bruka av honom införd lätt motorcykel, om den uppfyller de villkor som gäller för sådant fordon i hans hemland. Detta gäller dock endast om motorn har en slagvolym som inte överstiger 50 kubikcentimeter och om den som har infört fordonet får föra detta i hemlandet utan krav på behörighet.

Jordbrukstraktor m. m.

8 § Jordbrukstraktor eller motorredskap klass II får föras på väg av den som har minst behörigheten B.

Sådant fordon får dock utan behörighet föras tillfälligt kortare sträcka på väg vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

Undantag

9 § Bestämmelserna i 1–8 §§ gäller inte vid

1. övningskörning eller förarprov,
2. färd med fordon inom inhägnat järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område,
3. färd med fordon, som är avsett att föras av gående, eller släpfordon, som kopplas till sådant fordon.

Körkortstillstånd

10 § Körkortstillstånd får meddelas endast den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av fordon som kräver behörighet.

Vid prövningen av de personliga förhållandena skall särskilt beaktas om sökanden är känd för nyktert levnadssätt och om det kan antagas, att han såsom förare av fordon kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken.

Vid prövningen av de medicinska förhållandena skall beaktas att sökanden har tillfredsställande trafiksyn med eller utan glasögon eller linser och tillräcklig hörselförmåga med eller utan hörapparat för att föra fordon av det slag ansökan avser och att sökanden även i övrigt uppfyller de medicinska krav som bör ställas upp med hänsyn till trafiksäkerheten.

Den som söker eller innehar körkortstillstånd eller förarbehörighet är skyldig att underkasta sig läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning, som behövs för den prövning som avses i andra och tredje styckena eller eljest i denna lag. Om begränsningar i skyldigheten, inbegripet den närmare inriktningen av sådana undersökningar, föreskriver regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

11 § Körkortstillståndet gäller endast under en viss tid. I tillståndet får föreskrivas särskilda villkor för förarbehörighet.

Förhandsbesked

12 § Förhandsbesked kan lämnas rörande prövning om hinder föreligger mot att körkortstillstånd meddelas.

Behörighetsålder

13 § Sökanden skall vid tidpunkten för förarprovet 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 behörigheten TAXI.

Förarprov

14 § Förarprov för behörigheten A eller B får avläggas endast av den som har ett gällande körkortstillstånd.

Förarprov för behörigheten C, D, E eller TAXI får avläggas endast av den som har behörigheten B och ett gällande körkortstillstånd.

Förarprov efter körkortsspärr får avläggas utan körkortstillstånd.

15 § Sökanden får godkännas vid förarprov endast om han i de avseenden som anges i 16 § uppfyller de krav som bör ställas från trafiksäkerhetssynpunkt.

16 § Förarprov avser

1. sökandens kunskaper om vägtrafikens utveckling, trafiksäkerhetsfrågornas betydelse, trafikolyckornas orsaker, omfattning och karaktär samt vikten av ett ansvarsmedvetet och hänsynsfullt uppträdande i trafiken,

2. sökandens kunskaper om gällande trafikföreskrifter, den verkan från trafiksäkerhetssynpunkt som sjukdom, uttröttnings- och stimulerande eller bedövande ämnen, särskilt alkoholhaltiga drycker och narkotika, medför på den mänskliga organismen,

3. sökandens kunskaper om konstruktionen och verknings-sättet hos fordon av det slag ansökan avser,

4. sökandens förmåga att i landsvägs- och gatutrafik föra fordon av det slag ansökan avser,

5. sökandens sinnesnärvaro och omdömesförmåga.

I fråga om behörigheten E avser provet även sökandens kun-

skaper om de särskilda trafiksäkerhetsrisker som föreligger, när fordon föres med tillkopplat släpfordon.

Prövotid

17 § För en behörighet som förvärfvas första gången gäller en prövotid av två år från dagen för förarprovet.

Innehar körkortshavaren redan annan behörighet skall prövotiden för den förvärfvade behörigheten endast omfatta vad som kan återstå av prövotid för den äldre behörigheten.

3 kap. Ingripanden mot förarbehörighet m. m.

Inledande bestämmelser

1 § Ett ingripande mot ett innehav av en förarbehörighet kan ske endera som ett föreläggande om förarprov (körkortsspärr) eller som en återkallelse av behörigheten.

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

Vid tillämpningen av denna lag jämföras med svensk dom en brottmålsdom eller ett annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

Körkortsspärr

3 § Om en innehavare av en förarbehörighet

1. brutit mot 5 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,

2. vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel,

3. i annat fall än som avses i 1 och 2 ovan eller i 4 § 2 detta kapitel inom loppet av två år gjort sig skyldig till två eller flera förseelser mot bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

skall körkortshavaren föreläggas att inom sex månader från

dagen för delgivningen av föreläggandet ge in ett bevis om godkänt förarprov.

I föreläggandet skall anges att förarbehörigheten är återkallad om beviset inte kommit in inom föreskriven tid.

En överträdelse som är att anse som ringa skall inte föranleda körkortsspärr.

Återkallelse

4 § En förarbehörighet skall återkallas

1. om innehavaren har brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 30 § första, andra eller tredje stycket järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) och alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till minst 0.4 promille i blodet eller 0.2 milligram per liter i utandningsluften,

2. om inom loppet av två år innehavaren två eller flera gånger brutit mot 4 § eller 4a § lagen om straff för vissa trafikbrott eller 30 § första, andra eller tredje stycket järnvägssäkerhetslagen och alkoholkoncentrationen under eller efter färden understigit 0,4 promille i blodet eller 0.2 milligram per liter i utandningsluften,

3. om innehavaren har brutit mot 1 § andra stycket eller 5 § andra stycket lagen om straff för vissa trafikbrott,

4. om innehavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänsyn inte bör inneha behörighet,

5. om det med hänsyn till brottslig gärning som innehavaren har gjort sig skyldig till kan antagas att han inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare,

6. om innehavarens förutsättningar för rätt att föra fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte vidare bör ha behörighet,

7. om innehavaren inte följer föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov.

I fall som avses i punkterna 6 och 7 får återkallelsen begränsas till att avse viss del av behörigheten.

5 § En förarbehörighet skall återkallas även när en innehavare

1. under provotid enligt 2 kap 17 § denna lag,
2. under tiden körkortsspärr gäller för honom eller,

3. inom sex månader efter avlagt förarprov som föranletts av körkortsspärr

gör sig skyldig till överträdelse som anges i 3 § 1–3 detta kapitel.

Hindrande av fortsatt färd

6 § Om ett fordon framförs i strid mot denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, skall polisman hindra fortsatt färd som inte kan ske utan påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annan väsentlig olägenhet.

Omhändertagande av körkort

7 § Ett körkort skall omhändertas

1. om innehavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne,

2. om det på sannolika skäl kan antas att behörigheten kommer att återkallas enligt 4 § 1–3 eller 5 § detta kapitel,

3. om till följd av sjukdom, skada eller dylikt innehavaren saknar förutsättningar att föra fordon på ett trafiksäkert sätt.

Misstänks att innehavaren av förarbehörighet vid förande av ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana har brutit mot 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) gäller bestämmelserna i första stycket 2 i tillämpliga delar.

8 § Beslut enligt 7 § kan meddelas av polismyndighet eller åklagare. Beslutet får inte överklagas.

Återkallelse tills vidare

9 § En förarbehörighet skall återkallas tills vidare i avvaktan på slutligt avgörande av återkallelsefrågan om det på sannolika skäl kan antas att förarbehörigheten kommer att slutligt återkallas på någon av de grunder som avses i 4–5 §§ i detta kapitel.

Ett sådant beslut kan meddelas av körkortsmyndighet eller förvaltningsdomstol.

Återkallelse av körkortstillstånd

10 § Bestämmelserna om återkallelse gäller i tillämpliga delar även för körkortstillstånd.

Egen anmälan

11 § Körkortsmyndigheten kan efter anmälan av innehavare av en förarbehörighet besluta att hans behörighet skall upphöra att gälla, helt eller delvis.

Undantag

12 § Föreligger synnerliga skäl får med avvikelse från denna lag återkallelse eller körkortsspärr underlåtas, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Underlåtes återkallelse får körkortsspärr meddelas i stället.

13 § Har ny omständighet inträffat eller blivit känd sedan beslut om återkallelse eller körkortsspärr har vunnit laga kraft, får beslutet hävas om synnerliga skäl föreligger.

4 kap. Ansvarsbestämmelser

Inledande bestämmelse

1 § Om ansvar för den som i annat fall än som avses i 2–5 §§ i detta kapitel för fordon i strid mot denna lag finns bestämmelser i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Moped m. m.

2 § Föres moped eller terrängskoter av barn som inte har fyllt 15 år, dömes den som har vårdnaden om barnet eller, om förseelsen har begåtts av barnet i anställningsförhållande, arbetsgivaren till böter, om han har underlåtit att göra vad som ankommit på honom för att hindra förseelsen. Till samma straff dömes även den som i annat fall tillåter barn som inte har fyllt 15 år att föra moped eller terrängskoter.

3 § Den som för terrängskoter innan han har fyllt 16 år dömes till böter.

Yrkesmässig trafik

4 § Den som för fordon i yrkesmässig trafik utan att vara berättigad till det dömes till böter.

5 § Den som i yrkesmässig trafik som förare anställer och brukar någon som inte är behörig att föra fordon i sådan trafik

dömes till böter. Till samma straff dömes även den som i annat fall överlämnar åt eller tillåter annan att föra fordon i yrkesmässig trafik utan att denne är berättigad till det.

5 kap. Förfarandet vid ingripanden mot förarbehörighet m. m.

1 § Körkortsmyndigheten prövar frågor om

1. körkortstillstånd och förhandsbesked
2. förarbehörighet
3. körkortsspärr
4. återkallelse av förarbehörighet och körkortstillstånd
5. medgivande enligt 2 kap 5 § denna lag
6. utbyte av nordiskt körkort
7. vägran att godkänna ett utländskt körkort.

Körkortsmyndigheten prövar också andra frågor om behörighet. Dessa framgår av föreskrifter som regeringen beslutar.

2 § Om ett körkort omhändertagits enligt 3 kap 8 § skall körkortsmyndigheten utan dröjsmål pröva om körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas.

3 § Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte annat förordnas.

4 § Ett beslut om återkallelse eller körkortsspärr skall delges den som beslutet rör.

5 § Körkortsmyndighetens beslut enligt denna lag överklagas till länsrätten.

6 § Det allmännas talan i mål enligt denna lag förs av allmänt ombud.

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

Det allmänna ombudet får föra talan även till den enskilda partens förmån.

8 § Om körkortsmyndigheten finner anledning anta att någon inte bör inneha förarbehörighet på grund av sina nykterhetsförhållanden, får körkortsmyndigheten höra socialnämnden, om nämndens yttrande har betydelse för ärendets avgörande.

Förvaltningsdomstol och det allmänna ombudet får också, under de förutsättningar som anges i första stycket, höra socialnämnden.

9 § Om körkortsmyndigheten beslutar att inte återkalla en förarbehörighet, får körkortsmyndigheten meddela särskilda villkor för behörigheten eller besluta att en förnyad personutredning skall göras vid senare tidpunkt. Förvaltningsdomstol har motsvarande befogenhet.

10 § Om en läkare vid undersökning av en innehavare av förarbehörighet finner att denne av medicinska skäl är uppenbart olämplig att inneha behörighet, skall läkaren anmäla detta till den körkortsmyndighet som har meddelat körkortstillståndet. Innan någon anmälan görs skall läkaren underrätta behörighetsinnehavaren.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

1 Utredningsuppdraget

Direktiven för kommittén KÖRKORT 2000, fortsättningsvis förkortat KK 2000, omfattar en mängd olika frågor med inriktning på åtgärder för att få ner olyckstalen i trafiken och öka bilförarens trafiksäkerhet. Direktiven redovisas i berörda delar under resp. kapitel.

Förutom det utredningsuppdrag som framgår av direktiven har regeringen överlämnat frågor till kommitténs behandling. KK 2000 har även tagit emot skrivelser och synpunkter i annan form från myndigheter, organisationer och privatpersoner. I sitt arbete har KK 2000 utnyttjat ett omfattande underlag och därvid haft hjälp från myndigheter, organisationer och företag som bidragit med uppgifter av olika slag från bearbetningar av registerdata till särskilda för kommittén avsedda undersökningar och datainsamlingar. I sammanhanget kan särskilt nämnas bidragen från TSV, VTI, SPK, RPS, SCB, Länsförsäkringsbolagens AB samt Folksam.

2 Körkortshavare och trafikolyckor

2.1 Antal körkortshavare

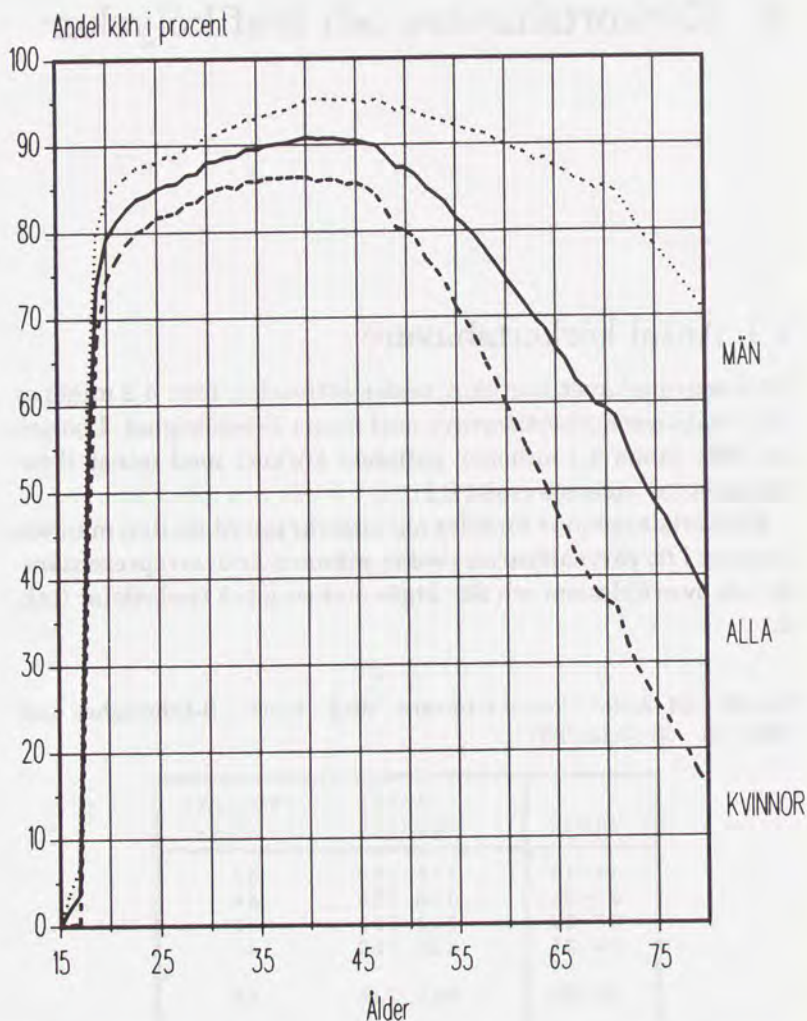
Körkortsinnehavet har ökat under åttiotalet, från 4,2 miljoner till 5 miljoner körkortshavare med minst B-behörighet. I början av 1991 fanns 5,1 miljoner gällande körkort med minst B-behörighet (se vidare avsnitt 6.1).

Körkortsinnehavet fördelar sig ungefär jämnt mellan män och kvinnor i förvärsåldrarna medan männen är överrepresenterade i de övre åldrarna och där utgör omkring två tredjedelar (tab. 2:1).

Tabell 2:1 Antal körkortshavare med minst B-behörighet per 1991-01-08 (källa TSV).

Alder	Antal körkort	Procent kvinnor
18-19	118 140	42
20-21	176 765	46
22-23	202 593	46
24-25	218 710	47
26-64	3 641 216	46
65-69	287 628	37
70-71	103 091	34
72-73	84 788	34
74-75	71 415	31
76-77	62 441	30
78-79	50 862	29
80-	106 642	25
Totalt	5 124 291	44

Härutöver tillkommer inte fullt 14 000 körkort med enbart A-behörighet (av vilka 6 % innehas av kvinnor) samt drygt 17 000 traktorkort.



Figur 2:1 Körkortshavare 1990-01-01 i procent av befolkningen i olika åldrar (källa TSV).

Flertalet svenskar i vuxen ålder, drygt tre fjärdedelar, innehar körkort. Vid 20 års ålder har fyra femtedelar körkort (fig. 2:1). Innehavet är högst i 40-årsåldern där ca 95 % av männen och 85 % av kvinnorna är körkortshavare. Figur 2:1 visar även hur körkortsinnehavet kommer att öka i de äldre åldrarna. För varje år förskjuts kurvorna mot höger vilket innebär att körkortsinnehavet bland dem som pensioneras om två decennier kommer att ligga på ca 90 %.

Årligen tillkommer 120 000–130 000 nya körkortshavare. Av dem är ca 90 000 under 20 år. Totalt utlämnades under 1989

ca 187 000 körkort och återkallades drygt ca 31 500. Under 1990 har antalet utlämnade körkort minskat till 152 000.

2.2 Trafikarbete och olyckor

Av det totala persontransportarbetet i Sverige utfördes 79 % med personbil år 1989, vilket motsvarar ca 88 miljarder personkilometer (1). Samma år var nära 22 000 personbilsförare inblandade i personskadeolyckor som föranledde polisrapport och redovisades till SCB (2).

Underrapporteringen av personskadeolyckor är avsevärd. SCB fann i en undersökning 1982–83 att rapporteringen endast täckte 37 % av antalet skadade (3). Täckningsgraden varierar för olika typer av olyckor och inblandade trafikantkategorier. För skadade biltrafikanter är den högre än genomsnittet, ca 50 %. Antalet dödade trafikanter täcks så gott som hundra procentigt.

2.2.1 Olycksfrekvens och -risk för olika förarkategorier

På uppdrag av KK 2000 har SCB bearbetat trafikolycksstatistik från åren 1987–89 för att få fram underlag för beräkning av olycksfrekvenser och olycksrisker för olika förarkategorier. Den bearbetade olycksmängden omfattar ca 43 000 personskade-

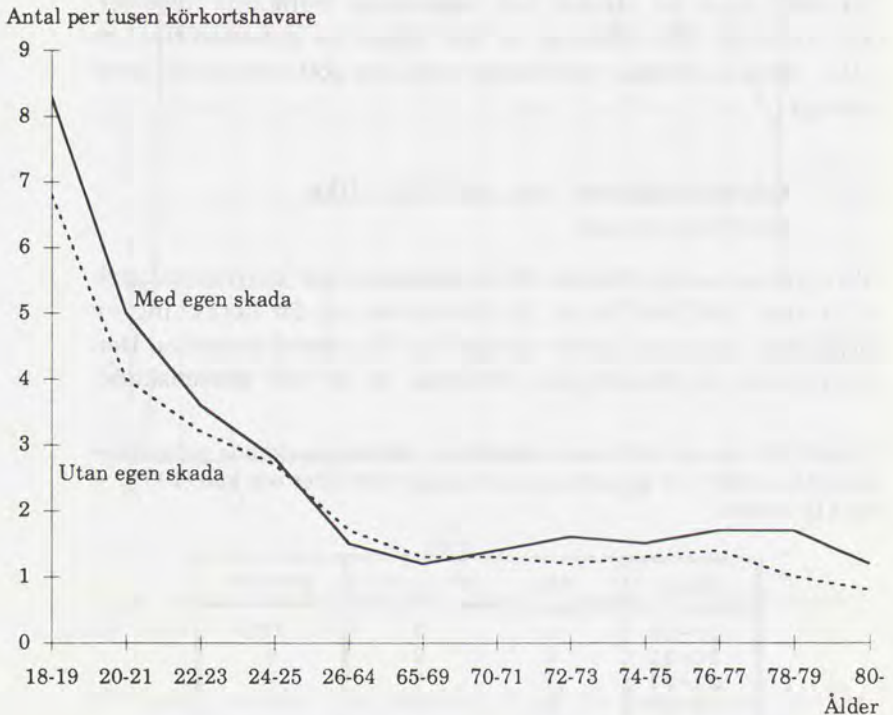
Tabell 2.2 Personbilsförare inblandade i polisrapporterade personskadeolyckor 1987–89 procentuellt fördelade över ålder och kön (100 % = 61 513 förare).

Ålder	Män	Kvinnor	Totalt
18–19	8	3	10
20–21	6	2	9
22–23	5	2	7
24–25	4	1	5
26–64	39	15	55
65–69	3	1	3
70–75	3	0	3
76–79	1	0	1
80–	1	0	1
Okänt			5
Summa %	70	25	100

olyckor eller totalantalet olyckor under treårsperioden med personbil, där någon eller flera – i eller utanför personbilen – skadades. Antalet inblandade personbilsförare uppgår till ca 62 000.

Som framgår av tabellen ovan är såväl ålders- som könsfördelningen ojämn bland förarna. Ca 30 % av de olycksinblandade förarna var yngre än 26 år medan närmare 10 % var över 64 år.

I figur 2:2 nedan har skillnaderna i körkortsinnehav och gruppstorlek eliminerats genom att antalet i olyckor inblandade förare beräknats per tusen förare i resp. åldersgrupp.

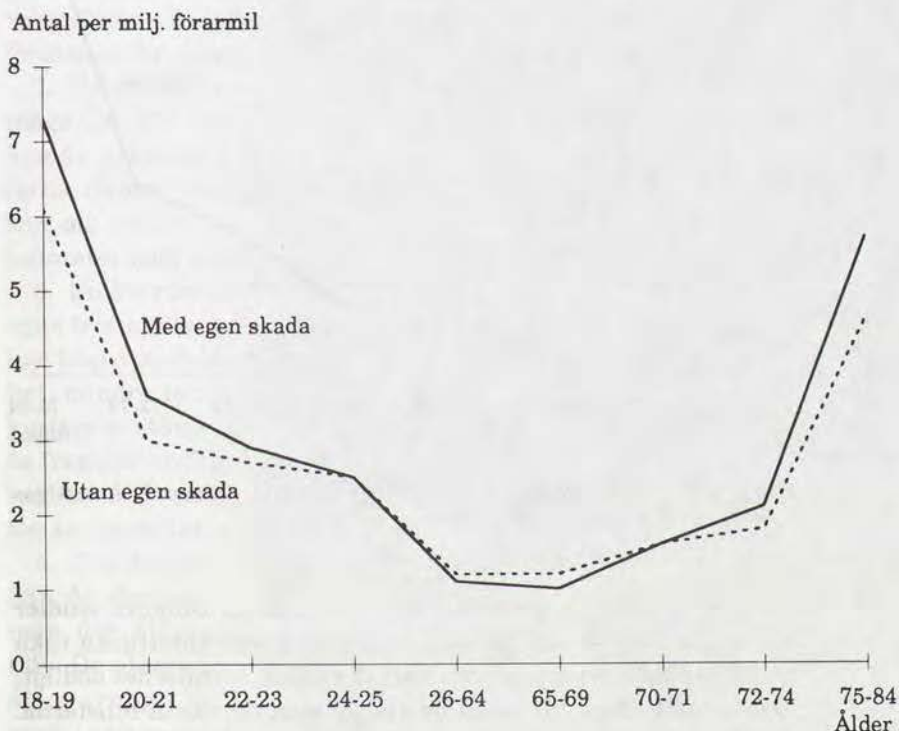


Figur 2:2 I personskadaolyckor inblandade personbilsförare med (inkl. dödliga skador) resp. utan egen personskada per tusen körkortshavare. Årligt genomsnitt för perioden 1987–89.¹

Ett kraftigt och entydigt ålderssamband framträder i figuren ovan. Den relativa frekvensen förare inblandade i olyckor – med eller utan egna skador – är högst i de yngsta grupperna och sjunker sedan kontinuerligt för att vara lägst i de allra äldsta

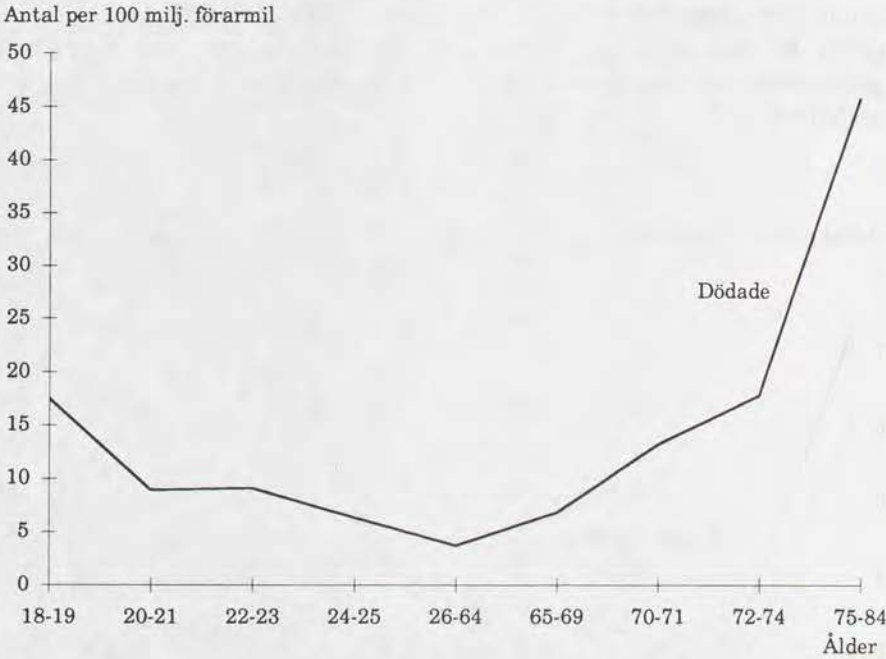
grupperna. Skillnaden mellan den äldsta och yngsta gruppen är förhållandet ett till åtta, vilket innebär att 18-19-åringar är inblandade i åtta gånger fler personskadeolyckor per körkortshavare än förare i åttioårsåldern.

Bakom ålderskillnaderna i figur 2:2 ligger dels körvanor, dels "förmåga att undvika inblandning i trafikolyckor" och dels känslighet för skador. Körvanorna skiljer sig kraftigt åt för grupperna. I de yngsta resp äldsta åldrarna kör man mindre än i mellangrupperna. Den genomsnittliga årliga körsträckan för 75-84-åringar är exempelvis mindre än hälften av 25-54-åringarnas, som utgör den mest aktiva gruppen.² Samma förhållande gäller för den allra yngsta gruppen, 18-19-åringarna, som i genomsnitt har ungefär samma körsträcka som förare i sjuttioårsåldern.



Figur 2:3 I personskadeolyckor inblandade personbilsförare per milj. förarmil med (exkl. dödliga skador) resp. utan egen personskada. Årligt genomsnitt för perioden 1987-89.³

För att renodla åldersgruppernas "förmåga att undvika olyckor och skador", måste hänsyn tas till körsträckans olika längd. Det har gjorts i figurerna 2:3-4 som visar hur den risk, som en förare vid en given körsträcka utsätter sig själv och andra för, varierar med ålder.



Figur 2:4 Antalet dödade bilförare per 100 milj. förarmil. Årligt genomsnitt för perioden 1987-89.⁴

I figurerna 2:3-4 framträder det från många tidigare studier välkända U-et (4-11). Risken att vid en given körsträcka råka ut för personskadeolycka och därvid skadas, isynnerhet dödligt, är avsevärt högre för såväl de yngsta som de äldsta bilisterna. Jämfört med åldersgruppen 26-64 år är risken att bli inblandad i en personskadeolycka, med eller utan egen personskada, sex gånger högre för 18-19-åriga bilförare och fem gånger högre för 75-84-åriga förare.⁵

2.2.2 Orsaker till höga olycks- och skaderisker

Omfattande forskning finns tillgänglig för att belysa tänkbara förklaringar till skillnaderna mellan olika åldersgrupper i fråga om olycks- och skaderisker. I regel har forskningen gällt skillnader mellan yngre oerfarna och äldre erfarna förare. Intresset har inriktats på färdigheter, beteende, attityder.

Forskningsresultaten kan sammanfattas i fyra punkter.

1. Unga oerfarna förare har *brister i informationsinhämtning*. Grunden för säker körning är att i tid tillgodogöra sig korrekt information om vad som händer och kommer att hända i trafiken. Så gott som all information får föraren genom synen. Nyblivna förares informationsinhämtning har visat sig vara osystematisk med kortare räckvidd än erfarnas (12–17). Ibland får de därför viktig information sent eller inte alls, vilket har betydelse för köruppträdandet i dess helhet. Körsättet blir ryckigare med fler häftiga inbromsningar och accelerationer än hos vana förare (18–19). Deras beteende blir därigenom svårare att förutsäga för omgivande trafikanter och skapar därför risker.

2. Nyblivna förare, särskilt män, har en *övertro* på sin körförmåga (20–27). De tror sig exempelvis "reagera snabbare i trafiken än genomsnittsföraren". I själva verket reagerar unga oerfarna förare långsammare än medelålders förare (28–29). De tror sig vidare ha lägre olycksrisker än såväl sina jämnåriga kamrater som äldre, erfarna förare (30).

3. En övertro på körförmågan liksom bristande insikt om det egna trafikbeteendet inverkar *negativt på körsättet*. Unga förare har högre medelfarter än andra, större anspråk på framkomlighet, mindre benägenhet att släppa fram andra trafikanter och kortare avstånd till framförvarande (22–24, 28–29, 31–33). Detta framgår tydligast bland män. Hastighetens betydelse för säkerheten är väldokumenterad (34–36), men även övriga aspekter av körsättet torde ha betydelse.

4. *Trafiknykterhetsproblem* gäller i huvudsak yngre män (37–38). Av dem som döms för trafiknykterhetsbrott är över 90 % män där åldersgruppen 18–24 är kraftigt överrepresenterad (39). De alkoholrelaterade svåra olyckorna drabbar mest denna åldersgrupp (38). Yngre förares känslighet för alkohol är avsevärt större än äldre förares; den negativa effekten på olycksrisken av jämförbar alkoholphåverkan är uppskattningsvis 30 gånger större för yngre förare än för äldre (40). Yngre förares inställning till trafiknykterhet har vidare visat sig vara mindre negativ än andra åldersgruppers (41).

Härutöver finns även en rad andra faktorer som kan förklara

åldersvariationen i olycks- och skaderisker, exempelvis i vilka sammanhang bilkörning sker. Yngre förare kör relativt sett mera under högriskförhållanden som t. ex. i mörker och under helgnätter än äldre förare.

De allra *äldsta förarna* har sina problem. Förutom funktionsnedsättningar av olika slag tillkommer en åldersbetingad skörhet som ökar deras risk att skadas relativt sett, särskilt i fråga om dödliga skador (42).

Som framgår av figur 2:2 har de äldsta förarna emellertid en god förmåga att kompensera de ökade riskerna genom att anpassa sina körvanor och sitt körsätt till sina funktionsbrister. De undviker rusningstid och mörkerkörning, minskar sin körning generellt sett och begränsar sig till invanda och korta sträckor (43).

2.3 Utvecklingen till år 2000

Under perioden 1989–2000 beräknas befolkningen öka med ca 3 % (44). Barnkullarna blir större och ökningen av barn under 15 år beräknas till 9 %, vilket betyder 133 000 fler barn år 2000. Däremot kommer det att finnas 71 000 färre ungdomar i åldern 15–19 år, en minskning med 13 %. Åldersgruppen 20–24 beräknas minska ännu mer, med 16 %. Antalet personer äldre än 65 år förutsägs vara oförändrat medan de allra äldsta, personer 80 år och äldre, beräknas ha ökat med 25 %, eller med närmare 90 000 personer.

I en prognos över antalet körkortshavare räknar trafiksäkerhetsrådet med en årlig nettotillväxt under de närmaste åren med ca 75 000 personer. Nettotillväxten minskar därefter successivt till ca 60 000 år 2000 (45). Det är framför allt i åldrarna 65 år och äldre som antalet körkortshavare kommer att öka. Ökningstakten fram till år 2000 beräknas här ligga på ca 30 000 årligen.

Bilnehavet beräknas under perioden 1989–2000 öka från 420 till 468 bilar per tusen invånare enligt den prognos för person- och godstrafiken som transportrådet (TRP) tagit fram på uppdrag av regeringen (1). I antal bilar räknat innebär det en ökning med 15 % och i persontransportarbete med 13 %, från 88 till ca 100 miljarder personkm. Personbilen kommer att behålla sin dominerande betydelse trots en utbyggd kollektivtrafik. Även i den längsta prognosen, avseende år 2020, beräknas bilen behålla sin nuvarande dominans jämfört med andra färdmedel.

Fler bilar, fler körkortshavare, större befolkning och ökad

trafik innebär vid i övrigt oförändrade förhållanden att trafikolyckorna kommer att öka. Vid oförändrat trafiksäkerhetsarbete kommer enligt Trafiksäkerhetsrådet, som grundar sin bedömning på en prognos av Statens väg- och trafikinstitut (VTI) (46), antalet dödade vid sekelskiftet att uppgå till omkring 1 000 personer per år vilket motsvarar en ökning med 7–14 % dödade jämfört med år 1989. Antalet skadade beräknas öka med 8–13 %.

3 Förarutbildningen

3.1 Direktiven

Dagens förarutbildning – för innehav av körkort med viss behörighet – bygger i allt väsentligt på regeringens proposition 1967:55 angående inrättande av statens trafiksäkerhetsverk, m. m. Propositionen behandlar också frågor om körkort och trafikutbildning.

Den 1 januari 1989 fanns drygt 5 miljoner körkortshavare. Under de närmaste åren tillkommer årligen ca 90 000 nyblivna körkortshavare under 21 år. Trafiken har under åren 1985–1988 ökat med ca 5 % per år och fortsätter att öka. Riksdagens mål från år 1982 om att antalet dödade och skadade i trafiken fortlöpande skall minskas har inte uppfyllts.

Trafikolyckors uppkomst kan förklaras med att de beror på föraren, fordonet eller vägmiljön. De har naturligtvis också sin orsak i kombinationer av dessa faktorer. Undersökningar utifrån denna modell, som gjorts inom den europeiska transportministerkonferensen (CEMT), anger att föraren i uppemot 65 % av samtliga olyckor ensam varit orsak till olyckorna. I kombination med brister i vägmiljön ökas förarens andel till ca 90 %.

I dag underkänns vid körprovet ca 30 % av dem som anmälts till förarprov av trafikskola. Av övriga underkänns ca 50 %.

Förarutbildningen har under de gångna åren varit föremål för en rad utredningar och förslag till reformer. Senast har förslag till förändringar av utbildningens innehåll och genomförande lagts fram av en särskild utredare av problem och åtgärder beträffande nyblivna personbilsförare och av trafiksäkerhetsverket inför arbetet med den trafikpolitiska propositionen (1987/88:50) Trafikpolitiken inför 90-talet. Förslagen ledde bl. a. till beslut om att införa ett provisoriskt körkort.

För att riksdagens trafiksäkerhetsmål skall kunna uppnås är det angeläget att utvärdera om förarutbildningen kan förbättras ytterligare så att personskadeolyckorna minskar.

Den fortbildning som flera frivilliga motororganisationer erbjuder har svårt att locka till sig intresserade. Vidare finns det finansiella svårigheter att anordna fortbildning.

....

Kommittén skall analysera för- och nackdelarna med dagens förarutbildning för innehav av körkort med viss behörighet och undersöka i vad mån utbildningen kan förbättras. Därvid bör särskilt övervägas om det är lämpligt att införa fler obligatoriska moment i utbildningen, exempelvis mörkerkörning eller körning i simulator. Kommittén bör i sammanhanget följa VTIs undersökning om integrerad förarutbildning och föreslå de åtgärder som detta kan föranleda. Vidare bör förarprovets styrande inverkan på utbildningen analyseras.

Kommittén skall vidare överväga om den nuvarande organisationen för förrättande av förarprov är den mest lämpliga eller om andra lösningar skulle vara att föredra.

Det riskmoment som de nyblivna körkortshavarna utgör i trafiken skall särskilt uppmärksammas. Kommittén bör föreslå de åtgärder som är motiverade för att begränsa detta riskmoment. Därvid bör kommittén följa introduktionen av det s. k. provisoriska körkort som införs från den 1 januari 1990. Kommittén bör bl. a. belysa om det är lämpligt att införa krav på en s. k. nybörjarskylt för nyblivna förare. Möjligheterna till fortbildning bör också belysas. Vidare bör kommittén behandla de erfarenheter från olika system som finns bl. a. i Europa, USA och Australien. Jag tänker på de system som huvudsakligen syftar till att ge de nyblivna förarna längre erfarenhet i bilkörning under kontrollerade former innan de släpps ut i trafiken på egen hand.

Vid regeringssammanträde den 28 juni 1990 beslöt regeringen att till KK 2000 överlämna en framställning från TSV med förslag till försöksverksamhet med privat övningskörning från 16 års ålder.

Vid regeringssammanträde den 22 november 1990 beslöt regeringen att till KK 2000 överlämna en framställan från Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) om försöksverksamhet med utbildning och examination av förare vid trafikskolor.

3.2 Nuvarande regler och former för förarutbildning och prov

Nuvarande regler om förarutbildning och förarprov finns i körkortslagen (1977:477, KKL) och körkortsförordningen (1977:722, KKF). Vidare finns bestämmelser om den närmare utformningen av utbildning och prov i föreskrifter utfärdade av TSV (TSVs författningssamling, TSVFS).

3.2.1 Förarutbildningen

Utbildningen kan ske endera vid trafikskola eller privat.

Trafikskola får drivas av den som uppfyller vissa krav och fått tillstånd av TSV. Utbildningen skall bedrivas enligt kursplan som verket fastställer. Trafikskolan skall ha de läromedel och det undervisningsmaterial i övrigt som behövs för den teoretiska utbildningen. För varje elev skall föras utbildningskort. TSV utövar tillsyn över skolorna. Ett tillstånd kan återkallas.

Även vid privat utbildning skall TSVs kursplan följas och utbildningskort föras.

Bestämmelser om övningskörning finns i 72–81 §§ KKF. Därav framgår bl. a. följande ålderskrav för övningskörning:

16 år	lätt mc
17,5 år	tung mc, personbil eller lätt lastbil utan tungt släp
18 år	tung lastbil, personbil eller lätt lastbil med tungt släp
19 år	buss

Vid övningskörning i trafikskola skall läraren ha fyllt 21 år och sedan minst tre år inneha körkort för fordonet. Vid privat övningskörning skall läraren vara minst 24 år och sedan minst fem år inneha körkort för fordonet. Därutöver skall läraren ha vana vid och skicklighet i körning med fordonet i fråga.

TSV utfärdar med stöd av 99 § KKF kursplaner för olika behörigheter. Av föreskrifterna om kunskapskrav vid förarutbildning framgår bl. a. (TSVFS 1989:91):

Målet för all förarutbildning är att hos körkortshavaren skapa en sådan attityd till trafiken och att ge sådana kunskaper och färdigheter att körkortshavaren kan uppfylla de krav som ställs från trafiksäkerhetssynpunkt.

Attitydpåverkan. För att kunna påverka elevens attityd i gynnsam riktning är det viktigt att inte förarutbildningen ensidigt inriktas på inläring av trafikbestämmelser och träning i körteknik. Undervisningen måste även omfatta sådant som befrämjar ansvar, omdöme och hänsyn i trafiken. Insikten härom utgör den grund varifrån utbildningen utvecklas och kompletteras med regelkännedom, körfärdighet m.m. Undervisning som syftar till attitydpåverkan måste ske fortlöpande under hela utbildningen.

Kursplanerna är organiserade i huvudmoment. Kursplanen för behörigheten B omfattar nio moment, fem teoretiska och fyra praktiska, som skall varvas med varandra (TSVFS 1988:43).

För varje moment finns mål för vad utbildningen skall syfta till:

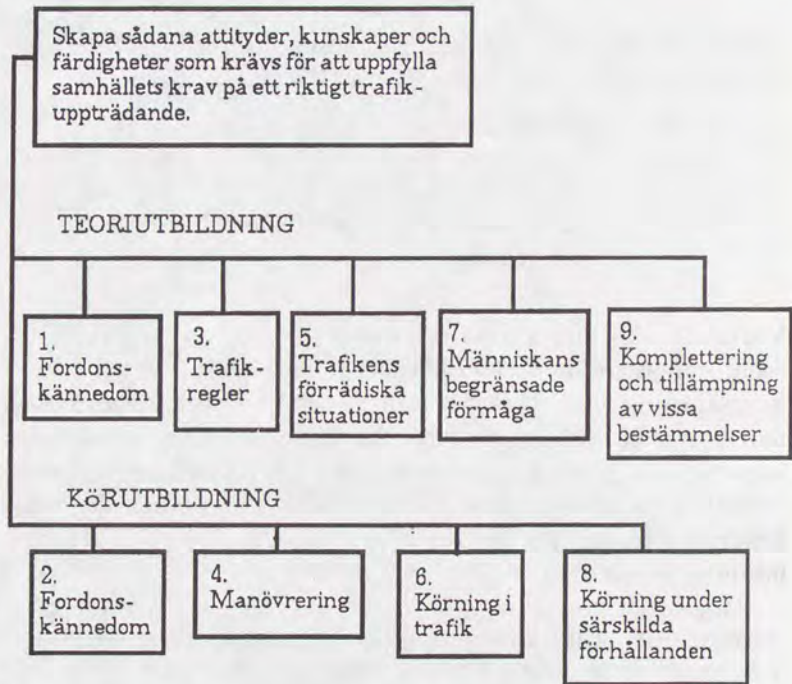
Teoriutbildning

Fordonskännedom: – att ge kunskap om fordonets konstruktion och handhavande samt att belysa såväl de miljömässiga som ekonomiska faktorer som är kopplade till fordonstrafiken.

Trafikregler: – att ge kunskap om regelsystemet i trafiken vilket är en nödvändig förutsättning för att trafikanter skall kunna samspara med varandra.

Trafikens förrädiska situationer: – att träna eleven till ökad riskmedvetenhet genom att belysa de många risker som finns i trafiken samt att påvisa dolda faror och de små marginalerna.

Människans begränsade förmåga: – att ge ökad självkännedom genom att påvisa att människan är ofullkomlig, att motverka självöverskattning samt att betona att en god förare kännetecknas av personlig mognad med stor respekt för sina medtrafikanter.



Figur 3:1 Huvudmoment i kursplanen för utbildning för behörigheten B (TSVFS 1988:43)

Komplettering och tillämpning av vissa bestämmelser: – att belysa trafikregler och risker med betoning på praktiskt tillämpad körning i tätort, på landsväg och vid halt väglag samt ge kunskap om viktiga bestämmelser som rör lastning, körkort och trafikbrott.

Körutbildning

Fordonskännedom: – att ge färdigheter i att upptäcka fel och förslitningar, att avhjälpa mindre fel samt att placera och förankra last med hänsyn till trafiksäkerheten.

Manövrering: – att ge manövreringsfärdigheter på en hög precisionsnivå vad avser: val av åtgärd, samordning, snabbhet, noggrannhet.

Körning i trafik: – att ge eleven sådana kunskaper/färdigheter och attityder att han uppnår en klar vilja till omsorg, varsamhet och hänsyn till andra trafikanter. Han skall använda och inse fördelarna med en defensiv körstil samt välja rätt hastighet i olika trafiksituationer.

Körning under särskilda förhållanden: – att ge eleven kunskaper/färdigheter och attityder för ett trafiksäkert uppträdande vid körning i nedsatt sikt, mörker och vid halt väglag.

Varje moment innehåller ett större slutmål som anges i termer av vad eleven skall kunna "beskriva" (kunskaper) eller "utföra" (färdigheter). Kursplanen fastställer sålunda utbildningens

målsättning, inriktning och omfattning. Trafikskolan – eller privatläraren – har att på grundval av kursplanen göra en undervisningsplan där utbildningsmomentens ordningsföljd, detaljinnehåll, metodik m. m. planeras.

3.2.2 Trafikskolornas struktur och deras roll i förarutbildningen

Enligt en undersökning som statens pris- och konkurrensverk (SPK) genomfört åt KK 2000 hösten 1990 finns 773 verksamma trafikskolor med fullständig utbildning för B-körkort, inklusive filialer (47). Av dessa är 765 privatägda medan 7 tillhör de kooperativa OK-skolorna. En skola är kommunalt ägd. En fjärdedel av trafikskolorna har någon form av ägargemenskap med minst en annan trafikskola – dvs. samma ägare eller filialförhållande mellan olika trafikskolor. Trafikskolorna har i genomsnitt tre bilar vardera.

Av skolorna är 97 % anslutna till någon av de två branschorganisationerna, Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) eller Trafikskolornas Riksorganisation (TR).⁶ STR organiserar via 29 lokalföreningar 722 skolor – 93 % av samtliga. TR har 30 medlemsföretag, däribland OK-skolorna. För närvarande finns inga lokala TR-föreningar. De oorganiserade skolorna är 21 till antalet.

Trafikskolor finns i 244 kommuner och saknas i 40 kommuner. I 91 kommuner finns endast en trafikskola.

Utöver den sedvanliga förarutbildningen erbjuder trafikskolor speciella tjänster som intensiv-, internat-, privatist-, handikapp- och invandrарutbildning. Ca 30 % av trafikskolorna har intensivutbildning i sitt utbud. Ca 10 % erbjuder s. k. privatistkurser, vilka är avsedda för elever som tänker köra upp privat. Invandrарkurser erbjuds av ett par procent av trafikskolorna. Ett 15-tal skolor har specialiserat sig på vissa språk, t. ex. finska. Ca 50 trafikskolor har i SPK-undersökningen uppgivit att de har någon form av handikappkurser, t. ex. för rörelsehindrade, hörselskadade och elever med läs- och skrivsvårigheter.

Samverkan med föräldrar i förarutbildningen är vanlig. Över hälften av trafikskolorna i SPK-undersökningen har angett att de instruerar elevernas föräldrar hur privat körträning skall bedrivas mellan körlektionerna.

Enligt en enkätundersökning som TSV gjort för KK 2000 är blandutbildning den vanligaste.⁷ Som framgår av tabell 3:1 nedan har över två tredjedelar av de nyblivna förarna haft fler än en körlärare. Den vanligaste lärarkombinationen är trafiklärare och förälder.

Tabell 3:1 Personer som varit körlärare för nyblivna körkortshavare. Procentuell fördelning. Resultat från den undersökning TSV gjort för KK 2000 i september 1990.

	Män	Kvinnor
Enbart trafiklärare	26	25
Enbart förälder	7	3
Trafiklärare och förälder	47	48
Trafiklärare och annan person	5	9
Trafiklärare, förälder och annan person	12	14
Övriga kombinationer	3	1
Summa	100	100

Jämfört med en undersökning från början av åttiotalet synes såväl trafiklärarnas som föräldrarnas roll ha ökat, särskilt deras samarbete (97). Förälder som ensamlärare har dock blivit ovanligare.

Den genomsnittliga kostnaden för trafikskoleutbildning – som enligt TSVs enkätundersökning i genomsnitt omfattar 20 körlektioner – uppgår till ca 5 800 kr. exkl. kostnader för den obligatoriska halkövningen (prinsnivå sept. 1990). Variationen mellan körskolelever är emellertid stor. Ca 10 % av de nyblivna körkortshavarna i TSVs undersökning uppger sig ha haft 40 eller fler körlektioner i trafikskola, vilket innebär en kostnad på närmare 10 000 kr. Till detta kommer kostnader för eventuell privat övningskörning. Den som enbart övningskör privat får naturligtvis lägre övningskörningskostnader.

Trafikskolor medverkar i gymnasieskolan i viss utsträckning. I ett trettiootal kommuner har minst en trafikskola uppgivit att det förekommer någon form av förarutbildning vid en gymnasieskola i kommunen. I flertalet av dessa fall medverkar trafikskolor i undervisningen, totalt 23 skolor, av vilka 18 deltar i enbart teoriundervisning, tre enbart i körundervisning samt en skola både i teori- och körundervisning.

TSV är tillsynsmyndighet för trafikskolorna. De får drivas

endast efter tillstånd av TSV. Tillstånd får meddelas fysisk eller juridisk person som bedöms ha förutsättningar att driva trafikskola så, att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett. Vid trafikskola skall finnas en *trafikskolechef* som ansvarar för att verksamheten sker i enlighet med gällande föreskrifter. Vidare skall minst en *utbildningsledare* finnas, ansvarig för utbildningsarbetet. Om så behövs med hänsyn till verksamhetens omfattning, skall även *trafiklärare* finnas vid trafikskolan.

3.2.3 Trafiklärare och deras utbildning

TSV utfärdar föreskrifter och provar frågor om godkännande som trafikskolechef, utbildningsledare och trafiklärare. Ett godkännande kan återkallas. Enligt föreskrifterna krävs följande för godkännande.

Trafikskolechef (TSVFS 1986:3). Godkännande som trafikskolechef skall meddelas den som med hänsyn till lämplighet och allmän duglighet bedöms kunna fullgöra de åligganden som ankommer på sådan chef.

Utbildningsledare (TSVFS 1989:102). För godkännande som utbildningsledare krävs att sökanden fullgjort minst 4 år som trafiklärare vid trafikskola, innehar samtliga körkortsbehörigheter, erhållit godkänt slutbetyg i samtliga ämnen i högskolans 20-poängskurs för utbildning till utbildningsledare (bl. a. psykologi, pedagogik, samhälls- och trafikutveckling, författningskunskap), samt bedöms lämplig med hänsyn till sina personliga förhållanden.

Trafiklärare (TSVFS 1986:103). För godkännande som trafiklärare krävs att sökanden erhållit slutbetyg i samtliga betygsämnen i gymnasieskolans kurs för utbildning av trafiklärare, fullgjort minst 20 veckors praktik som trafiklärare vid trafikskola, varav minst fem veckor inom ett år före ansökningen, bedöms som lämplig med hänsyn till sina personliga förhållanden och vad som framkommit under praktiktjänstgöringen.

Enligt uppgift från TSV hösten 1990 fanns ca 1 900 lärare med trafiklärarkompetens och 760 med utbildningsledarkompetens verksamma, av vilka 390 dessutom var trafikskolechefer. Därutöver fanns 340 trafikskolechefer.⁸

Högskolekurs för utbildningsledarkompetens finns på ett par platser i landet: vid högskolan i Falun/Borlänge i form av enstaka kurser och från 1991 vid Uppsala universitet i form av s. k. uppdragsutbildning på uppdrag av TR. Denna uppdragsutbildning ägde tidigare rum vid yrkespedagogiska institutet vid högskolan för lärarutbildning i Stockholm.

3.2.4 Förarprovet

Enligt 13 § KKL får sökanden godkännas och körkort lämnas ut endast till den som uppfyller trafiksäkerhetskraven i 14 § KKL:

Förarprov avser

1. sökandes kunskaper om vägtrafikens utveckling, trafiksäkerhetsfrågornas betydelse, trafikolyckornas orsaker, omfattning och karaktär samt vikten av ett ansvarsmedvetet och hänsynsfullt uppträdande i trafiken,

2. sökandes kunskaper om gällande föreskrifter, den verkan från trafiksäkerhetssynpunkt som sjukdom, uttröttnings och stimulerande eller bedövande ämnen, särskilt alkoholhaltiga drycker och narkotika, medför på den mänskliga organismen,

3. sökandes kunskaper om konstruktionen och verkningssättet hos fordon av det slag ansökan avser,

4. sökandes förmåga att i landsvägs- och gatutrafik föra fordon av det slag ansökan avser,

5. sökandes sinnesnärvaro och omdömesförmåga.

I fråga om körkort för behörigheten E avser provet även sökandes kunskaper om de särskilda trafiksäkerhetsrisker som föreligger, när fordon föres med tillkopplat släpfordon.

Förarprovet består av teoriprov och körprov. Det avläggs i normalfallet inför tjänsteman från TSV. Vid förarprov för behörighet A eller B skall sökanden förete ett bevis om genomgången förarutbildning, utfärdat av den som svarat för utbildningen (17 § KKF). Vid privatutbildningen skall beviset visa att TSVs kursplan följts.

TSV utfärdar föreskrifter om förarprov. Av dessa framgår bl. a. att eleven måste ha godkänts i teoriprovet innan körprov får avläggas. Vidare skall eleven ha genomgått halkutbildning på av TSV godkänd trafikövningsplats och enligt TSVs riktlinjer.

Teoriprovet sker i regel skriftligen under en tid om ca 45 minuter.⁹ Körprovet omfattar vanligen ca 20 minuter under vilket den sökande för exempelvis B-behörighet bedöms i följande avseenden (TSVFS 1985:128): manövrering, uppmärksamhet, fordonsplacering, hastighetsanpassning, trafikuppträdande samt körning i mörker (det sistnämnda bortfaller om provet sker då det är ljust). Därutöver ingår en säkerhetskontroll. Bedömningen sker enligt normer specificerade i TSVs föreskrifter (TSVFS 1986:65).

Efter godkänt prov lämnas ett bevis därom som gäller till dess körkortet lämnats ut, dock högst tre månader från dagen för provet. Efter godkänt förarprov gäller en provotid om två år (s. k. provisoriskt körkort) för körkortshavaren. Återkallas ett körkort under denna tid krävs oavsett spärrtidens längd ett nytt

förarprov för att återfå det. Därefter börjar en ny tvåårig provotid att löpa.

3.3 Tidigare utredningar och förslag

3.3.1 1962 års bilförarutredning, Körkortet och trafikutbildningen

Dagens förarutbildning följer i huvudsak de riktlinjer som på grundval av 1962 års bilförarutredning (SOU 1965:42) drogs upp av riksdagen (prop. 1967:55, SU 89, 3LU:31, rskr. 204, 209). Utredningen föreslog i detalj mål och innehåll i utbildningen. En väsentlig nyhet var att teoretiska och praktiska moment skulle integreras. Formerna för förarutbildningen diskuterades varvid konstaterades att rätten till privatutbildning borde bibehållas; tidigare åberopade skäl mot att förbjuda privatutbildningen ägde fortfarande giltighet. I propositionen anslöt departementschefen sig till utredningen.

I fråga om examinationsrätt för förarprov övervägde utredningen två möjligheter: att proven även fortsättningsvis skulle omhändertas av en offentlig myndighet eller tas om hand av trafikskolorna. Diskussionen fördes bl. a. mot bakgrund av en kapacitetsbrist hos provförrättaren med långa väntetider för uppkörning som följd. Utredningen förordade det senare alternativet. Trafikskolorna skulle efter särskild prövning få tillstånd att på eget ansvar examinera elever för körkort för personbil, lätt lastbil och mc. Även yrkesskolorna föreslogs få examinationsrätt för den yrkesförarutbildning som skulle förläggas dit.

En fördel med examinationsrätt hos trafikskolorna ansågs vara deras mera omfattande bedömningsunderlag – jämfört med förarprövarens – i fråga om elevens kunskaper och färdigheter, grundat på alla de tillfällen till observation som utbildningen ger. Man menade att provet skulle kunna konstrueras så att eleven fick redovisa sina kunskaper och färdigheter under utbildningens gång. En nackdel ansågs vara att det ekonomiska motivet för trafikskolorna kunde inverka på kvaliteten och utbildningstidens längd. Utredningen ansåg dock att den standardhöjning som i övrigt föreslagits skulle förhindra missbruk.

Departementschefen gick emellertid emot förslaget att ge trafikskolorna examinationsrätt, t. o. m. för teoriprovet. Yrkesskolorna gavs dock examinationsrätt; skolöverstyrelsen (SÖ) tillsammans med TSV skulle svara för utformning och kontroll av

utbildning och prov. Kommunala trafikskolor skulle i en framtid kunna ges examinationsrätt.

3.3.2 1973 års trafiksäkerhetsutredning, Trafikant- och förarutbildning

Den s. k. trafiksäkerhetsutredningen (TSU) redovisade sitt arbete i en rad delbetänkanden och ett slutbetänkande. Förslaget om förarutbildning kom 1979 (Ds K 1979:11).

Bristande erfarenhet är enligt TSU ett dominerande trafiksäkerhetsproblem. "Jämfört med andra trafiksäkerhetsproblem med anknytning till bilföraren utgör bristande körerfarenhet det näst viktigaste. Endast alkoholproblemet är större" (s. 49).

TSU föreslog en grundläggande trafikantutbildning i gymnasieskolan. Denna utbildning skulle till stor del täcka teoriundervisningen för A- och B-behörighet, utom de rent fordonsanknutna delarna. Därutöver skulle också ingå utbildning för omhändertagande av skadade, s. k. ABC-utbildning (andning, blödning, chock). Eftersom ABC-utbildning inte bara angår körkortshavare utan alla trafikanter ansåg TSU att ABC-utbildningen skulle vara obligatorisk i gymnasiet i samma utsträckning som den allmänna trafikantutbildningen. Det obligatoriska trafikämnet borde omfatta 20–24 lektionstimmar fördelade på de läsår som resp. gymnasiekurs omfattar. ABC-utbildningen föreslogs omfatta sex lektionstimmar i enlighet med Svenska Röda Korsets kursplan för utbildning i självskydd. Såväl ABC-utbildning som den grundläggande trafikantutbildningen skulle utgöra villkor för tillträde till förarutbildning.

För personer utanför gymnasieskolan föreslog TSU att motsvarande trafikantutbildning skulle anordnas av den kommunala vuxenutbildningen och av statens skolor för vuxna.

Att trafikantutbildning på detta sätt ställdes till förfogande för alla var nödvändigt för att kunna förverkliga TSUs förslag att ansvaret för en del av förarutbildningen skulle föras över till gymnasieskolan.

Med utgångspunkten att behålla de delar av utbildningen och provet, som TSU ansåg fungerade väl, föreslogs en förarutbildning i *tre skeden* enligt följande modell.

Skede 1. Förarutbildningen inleds vid trafikskola. Den som anmäler sig till utbildningen skall visa intyg om genomgången trafikantutbildning och ABC-utbildning. Skede 1 består av åtta 40-minuterslektioner. Till de praktiska övningarna kopplas en teoretisk

undervisning. Privat övningskörning före och under detta utbildningsskede är inte tillåten.

Skede 2. Övningssskede vid trafikskola eller privat. De båda utbildningsformerna kan med fördel kombineras. Intyg fordras över att skede 1 avklarats.

Skede 3. Provskede som avslutas vid trafikskola med fyra 40-minuterslektioner. Utbildningen kombineras med förarprov. Förarprövare och utbildare gör gemensamt observationer under utbildningens gång, med förarprövarens bedömning som utslagsgivande. Ändringen innebär att det befintliga förarprovet – ca 20 minuter – skulle ersättas av sammanlagt ca 60 minuters bedömning, fördelad på minst tre observationstillfällen.

Förslaget förutsatte fler förarprövare. Kostnaderna skulle tas ut av körkortsaspiranten genom tredubblad provavgift. Därutöver tillkom kostnader för körlektioner vid trafikskola (sammanlagt 12 enligt förslaget). TSU ansåg att genomsnittskostnaden för den enskilda aspiranten skulle bli densamma som i det befintliga systemet.

I propositionen med riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet (prop. 1981/82:81) konstaterade departementschefen att förslaget om trafikantutbildning i gymnasieskolan väckt positivt intresse hos de flesta remissinstanserna. Dock fanns olika uppfattningar om hur undervisningen borde ordnas. Att exempelvis göra undervisningen obligatorisk skulle, särskilt för kortare gymnasieutbildningar, medföra en ökad och icke önskvärd ämnesträngsel. Föredragande statsrådet hänvisade till möjligheterna att inom ramen för gymnasieskolans bestämmelser ordna en effektiv trafikantutbildning. Han föreslog att trafikantutbildningen gjordes frivillig i den bemärkelsen att den anordnades i den takt och utsträckning som den enskilda kommunen bestämde. Förslaget om förarutbildning i tre skeden avstyrktes med hänvisning till dess kostnader:

Med de kostnader som reformen leder till för såväl det allmänna som den enskilde kan jag emellertid i dagens ekonomiska läge inte förorda reformen som helhet. Ett exempel på en från trafiksäkerhetssynpunkt vettig men av ekonomiska skäl för närvarande orealistisk åtgärd är den föreslagna formen för förarprov. Den kräver ytterligare 200–300 förarprövare.

I fråga om privatutbildningen framfördes följande.

Det finns emellertid enligt min mening flera positiva inslag i privatutbildningen som bör tas tillvara. Den ger goda möjligheter till extraträning, även för den som anlitar en trafikskola. Den ökar möjligheterna till körkortsutbildning för glesbygdsbefolkningen som ofta har långa avstånd till trafikskola. En obligatorisk utbildning i trafikskola skulle medföra svårigheter för dessa grupper. Kostnads-

aspekten kommer också med i bilden. Frågan om inskränkning av privatutbildningen har under årens lopp diskuterats i olika sammanhang, bl. a. i flera utredningar. Från statsmakternas sida har tanken att förbjuda privatundervisningen ständigt avvisats. Jag finner inte anledning att frånga denna inställning. Detta innebär emellertid inte att man helt okritiskt bör acceptera privatutbildningen i nuvarande form. Särskilt angeläget är att körkortsaspiranten får en riktig utbildningsstart. Erfarenheten visar att man vid privat förarutbildning lätt kommer fel från början. Trafikskolefolk omvittnar hur svårt det är att rätta till från början inlärd fel. För att säkerställa att förarutbildningen redan från början kommer i rätta banor avser jag att senare föreslå regeringen att utbildningsstarten sker i trafikskola hos härför skolad personal.

Frågan om skärpta krav på privatutbildningen aktualiserades av några remissinstanser, som efterlyste någon form av dokumenterad lämplighet i stil med vad som gällde i Finland. I propositionen konstaterades dock att en sådan ordning skulle medföra en omfattande administrativ apparat, som man inte var beredd att införa. Dock föreslogs att åldersgränsen för den privata förarutbildaren skulle höjas från 21 till 24 år och att minsta tiden för innehav av körkort för fordon av aktuellt slag skulle höjas från tre till fem år.

Trafikutskottet följde propositionen men avstyrkte förslaget att förarutbildningen obligatoriskt skulle inledas i trafikskola med minst fyra lektioner (TU 1981/82:19, 26). Riksdagen följde trafikutskottet (rskr. 231).

3.3.3 Ett förslag 1984 från en arbetsgrupp från VTI, SÖ och STR, Trafiksäkrare debutanter

För att undersöka vad som praktiskt kunde göras för att utveckla den svenska förarutbildningen tog VTI och STR initiativet till en arbetsgrupp, som därutöver kom att innehålla expertis från SÖ (48). Med utgångspunkt från nyblivna förares höga olycksrisker menade arbetsgruppen att det borde finnas en outnyttjad säkerhetspotential i den svenska förarutbildningen. För att frigöra den måste utbildningen hårdare inriktas på speciella problem hos nyblivna förare, bl. a. deras brister i visuella rutiner, deras överskattning av den egna kapaciteten och därmed sammanhängande problem att anpassa körsättet efter sina begränsningar.

Arbetsgruppen pekade på privatutbildningens fördel; att mycket billigare kunna skaffa sig körrutin än i trafikskola, en körrutin nybörjarna behöver. Gruppen såg visserligen privatutbildning både som problem och resurs, problem för att aspi-

ranterna därigenom får chans att undvika nya krav i förarutbildningen, men resurs därför att den ger billiga och avspända möjligheter till rutinövningar. Mot den bakgrunden föreslogs att utveckla och pröva en modell där trafikskoleutbildning och privatutbildning systematiskt integrerades så att de pedagogiskt stödde varandra. Den principiella uppdelningen skulle vara att nya färdigheter lärdes i trafikskola, medan rutinmässig övning för att befästa färdigheterna skedde privat. Trafikskolan skulle leda och kontrollera utbildningen och svara för instruktioner till och uppföljning av privatlärarens insatser. Vidare föreslogs att trafikskolorna skulle få överta den teoretiska delen av körkortsprovet (för A- resp. B-behörighet). Motivet var att större resurser för körprovet därigenom skulle frigöras och att visst dubbelarbete skulle försvinna.

3.3.4 Projektet Integrerad förarutbildning

I projektet Integrerad förarutbildning har VTI utvecklat den nyss beskrivna modellen för samordning mellan trafikskole- och privatutbildning. Effekterna av modellen har studerats genom att följa olycksfrekvensen hos bilförare som genomgått den integrerade utbildningen och jämföra dem med förare som utbildats enbart privat resp. på vanligt sätt i trafikskola.

Av de resultat KK 2000 hittills kunnat ta del av framgår följande. Trots att majoriteten av såväl deltagande trafiklärare som privatlärare och elever varit positiva till den integrerade förarutbildningen har inga positiva effekter på olycksrisk sedan eleven fått körkort kunnat konstateras. Inte heller finns någon skillnad i olycksrisk mellan dem som utbildats enbart privat resp. på vanligt sätt i trafikskola. Typ av utbildning har sålunda inte visats spela roll för förarnas olycksrisk. Slutrapport skall lämnas hösten 1991.

3.3.5 Nyblivna personbilsförare – trafiksäkerhetsproblem och åtgärder. En expertutredning 1987

Ett av förslagen från den nyss nämnda VTI-SÖ-STR-arbetsgruppen var att förutsättningarna att införa den norska modellen med obligatorisk efterutbildning (3.4.1) skulle utredas. I avvaktan på resultat från pågående effektmätning i Norge önskade man från det svenska kommunikationsdepartementets sida vidta förberedelser i syfte att underlätta och förkorta planeringstiden för att genomföra motsvarande efterutbildning i Sve-

rige om de norska erfarenheterna skulle visa sig positiva. Mot den bakgrunden initierades en utredning om olika frågor i samband med en sådan komplettering av grundutbildningen (49).

Utredningen föreslog att förarutbildningen skulle indelas i två skeden. Det första skedet skulle bestå av befintlig grundutbildning men med tre förändringar.

Eleven skulle utöver nuvarande obligatoriska halkkörningskurs också ha en obligatorisk mörkerkörningskurs, den obligatoriska halkkörningen skulle få en mera markerad inriktning på respekt för svårigheterna att bemästra halt underlag och eleven skulle få övningsköra tidigare, från 17 år och 3 månader. Det andra skedet skulle omfatta tiden efter grundutbildningen under vilket körkortet skulle vara preliminärt. Den nyblivna körkortshavaren skulle under detta skede genomgå obligatorisk tilläggsutbildning inklusive en diagnostisk körning senast 1 år och 9 månader efter körkortet (omfattande 8 timmar).¹⁰ Något förarprov efter tilläggsutbildningen skulle inte förekomma. Kommunikationsdepartementet överlämnade utredningen till TSV att finnas att tillgå vid verkets arbete med att ta fram underlag för regeringsbeslut om reformering av bilförarutbildningen.

3.3.6 Trafiksäkerhetsverkets förslag 1987 till reformerad förarutbildning

På grundval av bl. a. ovan nämnda expertutredning föreslog TSV följande (TSVs skrivelse den 28 augusti 1987, dnr 440-702578).

Grundutbildningen skulle utökas genom

obligatorisk mörkerkörningskurs (i trafikskola och styrkas vid provet med intyg),

den obligatoriska halkkörningskursen skulle gälla hela landet och ändra inriktning till att utveckla bilförarnas insikter om den egna körförmågans begränsningar,

obligatorisk teoriundervisning för alla, även privatister, avseende de fristående teoriavsnitt som saknar specifik koppling till bestämt avsnitt i körundervisningen (människans roll i trafiken, riskfyllda moment etc.),

enhetligare och effektivare privatutbildning genom kursplan, ett utbildningskort genom vilket utbildaren intygade utbildningens innehåll och omfattning, krav på bilen att för övning och prov vara försedd med dubbelkommando för färdbröms samt backspegel för läraren.

Ett system med *preliminärt körkort* under två år borde införas. En obligatorisk *tilläggsutbildning* skulle genomföras under pe-

rioden och omfatta 4–5 timmars körning på halt underlag ”med ändamål att ge färdighet i förmågan att lösa situationer som kan uppstå vid sådan körning”. Under den preliminära körkortstiden skulle nybörjarskytt krävas på fordonet. Vidare skulle föraren för att få sitt preliminära körkort permanentat genomgå ett slutligt körprov (tidigast efter 1,5 år). Detta körprov föreslogs vara längre än nuvarande körprov, ”förslagsvis en timme”.¹¹

Slutligen föreslogs en *rehabiliteringskurs* för förare som under den preliminära körkortstiden begått trafikförseelser. Ett föreläggande om rehabiliteringskurs som inte följdes, skulle leda till körkortsåterkallelse. En körkortshavare, som begått så allvarlig överträdelse att körkortet återkallats, skulle alltid vara tvungen att avlägga nytt förarprov för att återfå det.

I propositionen (prop. 1987/88:50) Trafikpolitiken inför 90-talet och propositionen (prop. 1988/89:134) om ändring i körkortslagen föreslog regeringen att en provotid om två år skulle införas för nya körkortshavare.

Riksdagen anslöt sig till förslaget (TU 1988/89:20, rskr. 308).

3.3.7 Trafiksäkerhetsrådets förslag till trafiklärarutbildningen vid högskola m. m.

Frågan om en överföring av trafiklärarutbildningen från gymnasieskolan till högskolan har diskuterats i olika sammanhang. Bl. a. har trafiksäkerhetsrådet i trafiksäkerhetsprogrammen 1987–90 påpekat att trafiklärarutbildningen i likhet med andra lärarutbildningar bör vara en högskoleutbildning (38, 45, 50–51). I programmet 1989 framfördes sålunda att

Trafiklärarutbildningen bör utgöra en allmän utbildningslinje motsvarande 80 poäng, således en två-årig högskoleutbildning, och vara knuten till en lärarutbildningsinstitution. Linjen skall utformas så att den ersätter den nuvarande utbildningen till trafiklärare och utbildningsledare. För inträde till utbildningen skall allmän behörighet till högskolan gälla.

Arbete med att utveckla trafiklärarutbildningen i ovan angiven riktning har skett (45). Ett förslag till utbildningsplan för trafiklärarlinje 80 poäng, utarbetat av TSV i samråd med högskolor, branschorganisationer och fackliga företrädare, har presenterats för utbildningsdepartementet den 12 juni 1990. Förslaget har ännu inte lett till beslut.

Med anledning av en rekommendation från Nordiska Rådets kommunikationsutskott har Nordiska Ministerrådet uppdragit åt Nordiska Trafiksäkerhetsrådet att värdera behovet av att

samordna trafiklärarytbildningen och möjligheten att etablera en nordisk trafiklärarytshögskola. En arbetsgrupp som arbetat på uppdrag åt Nordiska Trafiksäkerhetsrådet har funnit att ett ömsesidigt erkännande av de nordiska ländernas trafiklärarytexamen i princip är önskvärt och att en nordisk trafiklärarytshögskola kan vara ett nyttigt forum för nordiskt samarbete (52). Grundutbildningen för trafikläraryr skulle dock fortfarande ske inom resp. land. Den nordiska trafiklärarytshögskolan skulle svara för fort- och vidareutbildning inom exempelvis pedagogik, trafikpsykologi, undervisningsplanläggning och trafikmiljö. Arbetsgruppen menade att en nordisk trafiklärarytshögskola skulle utformas som kursutbud vid befintliga nordiska undervisnings- eller forskningsinstitutioner. Arbetsgruppen förordade försöksverksamhet i en sådan riktning. Beslut om förslaget har inte tagits.

3.4 Förarutbildning i andra länder

3.4.1 Norden¹²

Övningskörning i *Norge* får påbörjas från 17 års ålder. Utbildningen, som vanligtvis äger rum i trafikskola, sker efter en s. k. normalplan för körskola, utfärdad av statens vegvesen (53). Ett försök har startat med övningskörning från 16 års ålder. Sådan övningskörning sker i särskild körgård, således inte i allmän trafik (54).

År 1979 infördes i *Norge* den s. k. Fase 2 i förarutbildningen. För permanent körkort krävs genomgång av en fortbildningskurs tidigast fyra månader och senast två år efter körkortsprovet. Fortbildningskursen omfattar bl. a. halkkörning och mörkerkörning, sammanlagt 12 timmar. Den effektmätning som gjorts till och med 1986 har emellertid inte kunnat påvisa några positiva säkerhetseffekter totalt sett (55). En trolig orsak är att utbildningen bara förlängdes marginellt och kom sent, alltså i 19–20-årsåldern. En annan orsak är att förarna tycks ha övervärderat nyttan av halkövningarna med ökad olycksfrekvens som följd. Olycksfrekvensen bland dem som genomgått fortbildningskursen har visat sig vara högre såväl generellt som på halt underlag.

De negativa erfarenheterna av Fase 2 har gjort att inriktningen ändrats, särskilt för halkövningarna, till att skapa respekt för svårigheterna och insikt i vilka små förutsättningar normalbilisten har att klara en överraskande kritisk situation (56).

För ett par år sedan, den 1 april 1989, infördes den s. k. Trafiksikkerhetspakken, obligatorisk landsvägskörning om 8 + 10 timmar i Fase 1 (grundutbildningen). Effekter härav skall studeras i ett projekt av Transportøkonomisk institutt.

Möjlighet finns att få förarutbildning i gymnasieskolan som teoretiskt tillval. Det omfattar 72 timmar. Hälften utgörs av den tidigare nämnda normalplanen för körskola. Resten av tillvalet handlar om samhällseliga aspekter på transporter etc. Körövningarna får eleven själv svara för hos en trafikskola. Denna form av gymnasial förarutbildning förekommer emellertid i ringa utsträckning, bl. a. beroende på att integrationen mellan teori och praktik enligt uppgift inte lösts på ett fullgott sätt.

Förarutbildningen i *Finland* genomförs enligt av Bilregistercentralen fastställda kursplaner. Grunden utgörs av kursplanen för "kategori B" från 1989 (57).

Finland införde den 1 oktober 1989 en utbildning i två skeden, liknande den norska. Enligt vad KK 2000 erfarit fattades beslut härom innan de norska resultaten blivit kända. Det första skedet är en grundutbildning som i regel tar två à tre månader. Det andra skedet äger rum i trafikskola tidigast sex månader och senast två år efter det första skedet. Det omfattar fyra teori- lektioner, sex körlektioner på halkövningsbana samt två körlektioner i trafik. Trafiksäkerhetseffekten av förarutbildningen i två skeden skall utvärderas av Åbo universitet.

Förarutbildning äger rum även vid gymnasieskola, för närvarande vid tre skolor. Teoriundervisningen ges av skolans lärare och körövningarna av trafiklärare från trafikskola.

I *Danmark* utfärdade justitieministeriet år 1989 reviderade undervisningsplaner för förarutbildningen (58–59). De bygger på det arbete som tidigare skett inom ramen för OECD Transport Research Programme (60–61). Karakteristiskt är en långtgående detaljering i fråga om mål för färdigheter och kunskaper i olika trafiksituationer. Såväl teori- som körundervisning skall utföras av godkänd trafiklärare. Privatutbildning tillåts sålunda inte. Vid förarprovet skall trafikläraren vid straffansvar attestera att eleven fått utbildning enligt undervisningsplanen. Som riktmärke för minsta erforderliga undervisningsmängd anges i en lärarhandledning 42 lektioner med teori och körövningar (62). I detta ingår tre à fyra lektioners övning på halkbana i slutet av utbildningen.

I det fortsatta redovisas nya eller ovanliga inslag i förarutbildningen internationellt, vilka KK 2000 erfarit genom en enkät till ett flertal OECD-länder.

3.4.2 Utomnordiska länder

I *Frankrike* påbörjades 1984 ett försök med privat övningskörning från 16 år (63). Lärare är en person med uppfostringsansvar för eleven, i regel en förälder. Modellen inleds med en kurs om 20 lektioner, varav merparten körövningar, i särskilt auktoriserad trafikskola. Efter ca 100 mils övningskörning sammanträffar elev och förälder med trafiklärare och förarprövare. Ett nytt sammanträffande äger rum efter 300 mil. Uppkörning sker efter genomsnittligt 400 mils övningskörning och uppnådd 18-årsålder.

Sedan 1989 tillämpas modellen över hela landet. Positiva siffror vad gäller bl. a. lägre olycksfrekvens har redovisats för dem som utbildats enligt modellen. Den franska utvärderingen har emellertid inte utformats så att den ger underlag att bedöma hur stor del av den lägre olycksfrekvensen som beror på själva modellen och hur stor del som beror på andra faktorer.¹³ Där-
emot, och till skillnad från andra försök med förarutbildning, har modellen lett till en mycket kraftig ökning av kontrollerad övningskörning, en tiodubbling, vilket i sig är positivt.

I *Tyskland* reformerades körkortssystemet 1986 (64). Körkortet erhålls på prov under två år. Om föraren under den tiden begår ett allvarigare trafikbrott – t. ex. fortkörning med minst 25 km/tim över fartgräns, rödljuskörning eller alkoholpåverkad körning över promillegränsen – måste föraren delta i en särskild kurs bestående av bl. a. gruppdiskussioner med särskild inriktning på nybörjarproblem (65). Kursen omfattar även praktisk körning med för sammanhanget särskilt utbildade trafiklärare. Även lindrigare trafikförseelser – av typ försummelse att kontrollbesiktiga motorfordon, körning utan ljus – leder till att föraren måste delta i kursen, förutsatt att han begått två förseelser under tvåårsperioden.

USA har sedan länge haft förarutbildning i high school. I början av åttiotalet erbjöd 80 % av alla high schools förarutbildning (66). Denna andel har minskat. Hälften av delstaterna kräver genomgången förarutbildning i high school för att vederbörande skall få körkort före 18 års ålder (67). Utbildningen kan ges i fyra former: i klassrum, på körgård, i simulator och vid körning i trafik. Den vanligaste kombinationen är klassrumsundervisning och körning i trafik, kallad 20/6, vilket anger resp. antal lektioner.

Trafiksäkerhetseffekten av förarutbildningen har blivit föremål för åtskilliga studier av varierande kvalitet under decenniernas gång (66). Den s. k. effektmätningens järnlag skulle kun-

na sammanfatta erfarenheterna: ju bättre och tillförlitligare metodologi som använts desto mindre har de uppmätta effekterna visat sig vara. Det hittills mest omsorgsfulla försöket vad gäller såväl utbildningens som effektmätningens utformning är det s. k. Safe Performance Driver Education Curriculum Demonstration Project som genomfördes i Georgia i slutet av sjuttio- och början av åttiotalet (68). Effekterna har visat sig vara små och oklara. Korttidseffekter – under det första halvåret – kunde visserligen konstateras i form av såväl lägre olycks- som förseelsefrekvens både för dem som genomgått en mer omfattande utbildning (drygt 70 timmar) och för dem som fått en nedbantad version. Med ökande tid efter utbildningen minskade emellertid effekterna. I en senare uppföljning under en längre tid har konstaterats att såväl den omfattande som nedbantade utbildningen givit effekt på förseelsefrekvensen. Effekten på olycksfrekvensen är emellertid oklar och svårtolkad (69). En viktig förklaring till de svaga resultaten torde vara den mycket begränsade körningen i trafik som ingick i utbildningen, 4–6 lektioner.

Krav på förare, utbildning och prov varierar mellan de olika delstaterna (70). För närvarande utvecklas förarutbildningen i riktning mot ökad tillsyn och inledande begränsningar på de nyblivna förarna inom ramen för ett provisoriskt körkort (71–72); efter det att föraren fått körerfarenhet under en inledande period med exempelvis obligatorisk bältesanvändning, nollgräns för alkoholpåverkan och körförbud under natten (vilket förekommer i 33 stater), utfärdas det ordinarie körkortet.

I *Australien* ansvarar de sex delstaterna resp. de två territorierna för den egna förarutbildningen (73). Körkortsåldern varierar mellan delstater från 16 till 18 år, med 17 år som det vanligaste. Körkortet är provisoriskt under vanligtvis ett år. Under denna period gäller vissa begränsningar för föraren, exempelvis en särskild fartgräns (fem av delstaterna), lägre gräns för alkoholpåverkan eller nollgräns.

Från 1991 införs ett s. k. "graduated licensing system". Den nyblivne föraren får i detta system sin körerfarenhet genom att gå igenom ett antal övervakade faser med olika slags begränsningar. Varje ny fas har färre begränsningar än föregående. Begränsningarna tas gradvis bort tills den fullständiga behörigheten erhållits. Beslut har fattats att nollgräns för alkoholpåverkan skall ingå bland begränsningarna. Under övervägande är förbud mot att i bilen medföra passagerare generellt eller under nattetid.

3.4.3 Harmoniseringsarbetet inom EG

I syfte att främja bl. a. människors rörlighet inom Gemensamma Marknaden tillkom det s. k. EG-körkortet genom direktiv 1980.¹⁴ Införandet av ett EG-körkort konstaterades förutsätta harmonisering av de nationella kompetenskraven och förarproven, vilket ansågs bara kunna ske gradvis. Beslutet 1980 sågs därför som ett första steg i en sådan harmonisering och omfattade en modell för EG-körkortet.

I direktivens artikel 6 sägs att körkort får utfärdas endast till dem som klarat ett praktiskt och teoretiskt förarprov och som uppfyller medicinska lämplighetskrav. Kompetenskraven och de medicinska kraven får inte "väsentligen" understiga dem som närmare specificeras i bilaga till direktiven, Minimum requirements for driving test resp. Minimum standards of physical and mental fitness. För förarprovet specificeras minimiinnehållet i det teoretiska provet och körprovet. För exempelvis körprovet anges förhållandevis detaljerat vilka typer av beteenden som skall kontrolleras, i vilka trafikmiljöer provet skall genomföras och hur länge det minst skall pågå.

EG-körkortet medger frihet för medlemsstaterna att själva bestämma behörighetsålder och körkortets giltighetstid. Vidare får medlemsländerna, under vissa villkor, avvika från direktiven för EG-körkortet avseende körkortsklasser, hastighetsgränser knutna till behörigheter samt körkortsvillkor.

Direktiven för EG-körkortet trädde i kraft 1983. Dock kunde införandet skjutas till 1986.

År 1988 tog EG ett andra steg för ökad harmonisering genom förslag till nya direktiv om körkort att ersätta nu gällande.¹⁵ Förslaget syftar till såväl förbättrad trafiksäkerhet som att underlätta individers bosättning i annat EG-land än det där körkortet utfärdats. I förslaget specificeras kraven på förarens kompetens betydligt mera i detalj. Vidare skärps kraven. Körkort får endast utfärdas till dem som klarat färdighets-, beteende- och kunskapstest samt medicinska lämplighetskrav som inte får understiga den specificerade miniminivån (jämför med nuvarande formulering "inte väsentligen understiga"). Kraven har definierats genom att i detalj ange vilka slags kunskaper, färdigheter och beteenden som skall provas i förarprovet för de olika körkortsbehörigheterna och vilka nivåer som krävs för godkänt. Därutöver anges minsta tid för körprovet och inom vilka trafikmiljöer det skall genomföras.

Förslaget var tänkt att träda i kraft från halvårsskiftet 1990. Något beslut är dock inte fattat.

3.5 Problem i dagens förarutbildning

3.5.1 Insikter, förhållningssätt, attityder

Sveriges persontransporter bygger till över tre fjärdedelar på personbil. Det förutsätter att människor är chaufförer åt sig själva och sina anhöriga. För att hålla systemet igång behövs en påfyllning av ca 125 000 nya förare årligen (2.1–2).

Mot denna bakgrund är det lätt att förstå den inriktning som förarutbildningen traditionellt fått på kunskaper och färdigheter. Det är egenskaper som är funktionella, lätta att förstå och tillägna sig för den enskilde och förhållandevis lätta att kontrollera för myndigheten i ett förarprov.

För trafiksäker körning spelar kunskaper och färdigheter emellertid inte alls den roll man tidigare trott (74) – förutsatt att de ligger över en självklar miniminivå, den nivå som behövs för transportuppgiften. Att teoretiska kunskaper inte har något samband med bilförares olycksrisker har man genom många undersökningar vetat länge (75–80). Inte heller körskickligheten tycks ha något entydigt samband med trafiksäkerhet. Det tycks till och med, att döma av en ofta citerad amerikansk studie av förare med extremt stor körskicklighet, vara så att körtekniskt skickliga förares vetskap om, eller tro på, sin skicklighet kan påverka körsättet negativt (81). Andra undersökningar visar att några nämnvärda samband mellan körfärdigheter och olycksrisk inte finns (82). Liknande resultat har konstaterats i samband med undersökningar om utbildningens effekter (83–84). I den tidigare nämnda amerikanska undersökningen om effekter av förarutbildning i skolan (3.4.2) fann man till och med att förare, som uppvisade bättre färdighet på ett standardiserat körprov, hade flera olyckor under en efterföljande 30-månadersperiod än övriga (68).

Viktigare för säkerheten har visat sig vara hur föraren använder sig av sina färdigheter och kunskaper, alltså förarens förhållningssätt till dels trafiken och dess risker, dels insikter om sina egna begränsningar, särskilt människans mycket små möjligheter att klara av kritiska situationer i trafiken. Som framgått av tidigare redovisning (2.2.2) får nyblivna förare ofta snabbt en övertro på den egna körförmågan – eller en underskattning av vilka överraskande svårigheter som trafiken kan skapa. Som också tidigare framgått inverkar denna övertro negativt på körsättet i form av bl. a. högre hastighet, större anspråk på framkomlighet och minskad benägenhet att släppa fram andra trafikanter.

Under det senaste decenniet har det kommit undersökningar som till och med visar på negativa effekter av viss typ av körträning. Det gäller särskilt sådan utbildning som är mer eller mindre ensidigt inriktad på att öka förarnas färdigheter och körskicklighet. En icke önskvärd bieffekt som ofta uppstår är att föraren överskattar utbildningens effekt, vilket påverkar den normala körningen negativt. Sådana negativa resultat är vanligast i motorcyklistutbildning (85), men finns även i körtekniskt inriktad bilförarutbildning, t. ex. halkbaneträning. Ett aktuellt exempel härpå är den tidigare nämnda norska utvärderingen av Fase 2 (55). Också från svensk halkbaneträning finns negativa exempel (86; för översikt av studier av detta slag, se 87).

Den nya kursplanen för förarutbildning som kom 1989 innebär en ökad inriktning på just insikter och attityder, som skulle kunna bidra till ett mer defensivt förhållningssätt i trafiken (3.2.1). Problemet är att sådan undervisning är av mera fostrande och svärgripbart slag än den som trafikskolorna kan förmedla. Attitydproblem behöver bearbetas under längre tid och i ett pedagogiskt sammanhang där fler infallsvinklar, rikare anknytningar till andra liknande problem och en bredare metodik finns att tillgå än i en trafikskola.

Att enbart i trafikskola utveckla förarens insikter och attityder i de avseenden som här diskuterats, bl. a. med tanke på den korta tid som finns till förfogande i trafikskola, framstår inte som realistiskt.

3.5.2 Övningskörningstid och -volym

Den som övningskör skall ha uppnått en ålder av 17,5 år för körning med personbil (73 § KKF). Majoriteten börjar övningsköra privat så tidigt som möjligt. Enligt den undersökning som TSV gjort för kommitténs räkning har ca tre fjärdedelar av de nyblivna förarna övningskört privat med en förälder eller annan (3.2.2). Majoriteten av dem, 60 %, började övningsköra privat så fort de hade åldern inne. Övningskörningen i trafikskola börjar senare. De som övningskört i trafikskola har i genomsnitt börjat vid 17 år och 10 månader enligt TSV-undersökningen (median). Eftersom medianåldern för nyblivna körkortshavare är 18 år och några månader betyder detta att tiden för övningskörning normalt sett varit kort.

Sammantaget innebär denna övningsvolym och -tid att nyblivna körkortshavare många gånger bara har 40 à 50 mil bakom ratten när de börjar köra på egen hand. Redan de första tolv

månaderna efter körkortet tillryggalägger den "färske" föraren en 10–20 ggr längre körsträcka.

En del av de nya förarnas problem består i otillräckligt utvecklade och stabiliserade visuella rutiner och därmed sammanhängande brister i informationsinhämtning, som tidigare redovisats (2.2.2.). Detta kan naturligen förklaras av att körträningen varit alltför begränsad.

3.5.3 Begränsningar hos traditionell förarutbildning

Under de senaste decennierna har förhållandevis mycket forskning ägnats frågan vilken betydelse för säkerheten förarutbildningen har. KK 2000 har givit VTI i uppdrag att göra en översikt av internationell forskning om förarutbildningens trafiksäkerhetseffekter och dess resultat (88). VTIs slutsatser sammanfattas på följande sätt:

Många försök till nya grepp inom förarutbildningen har tagits genom tiderna. Det finns både experimentella försök och det finns utvärderingar av etablerade system. Resultaten av försöken är nedslående. Mycket få modeller har visat sig ge tydliga positiva effekter. ... Något som inte utnyttjats i utbildningen är kunskaperna om unga förares riskbedömning och riskbeteende. Att fokusera utbildningen på dessa delar genom att ge insikter om de begränsningar man har som förare, framförallt i kritiska situationer, vore att öppna nya möjligheter. Huvudsyftet bör vara att få förare att skapa utrymme i trafiken, att köra med sådana marginaler och med sådan körstil att man förhindrar att kritiska situationer uppstår.

En motsvarande norsk analys av den hittillsvarande forskningen har nyligen kommit till samma slutsatser (89):

Litteraturen som er gjennomgått gir liten støtte for at formell opplæring av bilførere er tilstrekkelig til å redusere antallet trafikkulykker. Dette er ingen overraskende konklusjon, men stemmer overens med hva som måtte forventes utfra eksisterende forskning.

Sannsynlige årsaker til føreropplæringens manglende effekt på antallet ulykker diskuteres. Hovedkonklusjonen er at det nok kan være forholdsvis problemfritt å tilføre folk kunnskaper og ferdigheter, men langt vanskeligere å lære opp folk til å bruke disse kunnskapene og ferdighetene på en måte som ikke er trafikkfarlig.

Dessa båda översikter bekräftar den bild som liknande analyser tidigare givit under årens lopp. Enligt KK 2000 tyder resultaten på att förarutbildningen i sin traditionella form inte rymmer några större möjligheter till förändringar som ger ökade säkerhetseffekter.

3.6 Överväganden

3.6.1 Förarkompetens en del av allmänkompetensen

De flesta ungdomar i dag tar körkort. Från att bilismen tidigare bara omfattat en mindre del av den vuxna befolkningen, män i aktiva åldrar, har den på allvar etablerat sig i alla vuxna befolkningsgrupper. Därför kan förarkompetens numera sägas vara en del av allmänkompetensen. Behovet av körkort är stort för att kunna fungera socialt och yrkesmässigt i dagens samhälle, i många yrken ett krav. Körkort behövs för att friare kunna välja mellan arbetsplatser. I vissa regioner är förarbehörighet en nödvändighet för att överhuvudtaget kunna upprätthålla ett arbete. Från att en gång i tiden ha varit en exklusivitet är bilförarkompetens numera något de flesta har svårt att klara sig utan.

Körkortets roll för individen understryks av att de flesta numera tar körkort före nitton års ålder. Medianåldern för nya körkortshavare är arton år och fem månader (år 1990). Av alla ungdomar tar uppemot fyra femtedelar körkort innan de fyllt tjugo.

Utöver skärpta trafiksäkerhetskrav kommer med säkerhet miljöperspektivet att få allt större betydelse framgent, något som inte minst framgår av den nyligen avlämnade propositionen (prop. 1990/91:90) En god livsmiljö. En av utgångspunkterna för de förslag som där framförs är det ökade personliga ansvaret:

Detta ställer ökade krav på var och en personligen. Tidigare var uppmärksamheten riktad mot de 1 000 största industrierna och deras utsläpp. Nu måste arbetet inriktas mot 100 000-tals varor som används i 100 000-tals verksamheter av 8,5 miljoner människor. För att ändra beteendet i miljövänlig riktning krävs väsentligt ökade kunskaper och förändrade attityder även i vardagslivet.

Det kommer att bli allt mer betydelsefullt att alla sorterar sopor, håller hastighetsbegränsningarna, åker mer kollektivt, inte slösar med energi eller skräpar ner. Arbetet för att trygga en god livsmiljö för oss själva och kommande generationer påkallar sålunda nya konsumtionsmönster och en omläggning av livsstilen.

Regeringen föreslår att miljöfrågorna får en starkare ställning i utbildningssystemet.

Miljöundervisningen skall byggas ut på samtliga nivåer och miljöaspekter skall integreras i all utbildning.

I propositionen (prop. 1990/91:85) Växa med kunskaper – om gymnasieskolan och vuxenutbildningen föreslås att miljökunskapen förstärks i alla program (som studievägarna numera benämns).

Denna helhetssyn med betoning på det personliga ansvaret bör enligt kommitténs uppfattning också prägla en modern förarutbildning. Det innebär att ungdomar behöver lära sig bli allsidiga trafikanter snarare än enbart bilförare. Dagens förarutbildning är således för hårt knuten till bilen som dominerande förflyttningsmedel. Kraven på morgondagens trafikant är att bättre kunna planera för sina transportbehov utifrån vad som i en given situation är bäst med hänsyn till skaderisker för medmänniskor, miljö och samhälle. I denna allsidiga trafikantroll ingår förarkompetensen som en viktig del.

3.6.2 Förarutbildningens framtida inriktning

Som tidigare redovisats (3.5.3) har KK 2000 funnit att förändringar av förarutbildningen inom nuvarande system knappast kan ge några större trafiksäkerhetseffekter. Att exempelvis förändra grundutbildningen inom nuvarande ramar tycks inte ge några nämnvärda vinster. Ett aktuellt exempel är det negativa resultatet av projektet Integrerad förarutbildning (3.3.4). Underlag saknas också för att anta att nya obligatoriska moment i grundutbildningen skulle ge nämnvärda effekter. Sannolikt skulle "mer" landsvägskörning inom ramen för nuvarande utbildning, eller "mer" mörkerkörning i grundutbildningen bara vara av marginellt värde, om ens något. Att införa obligatorisk fortbildning efter grundutbildningen tycks inte heller ge någon trafiksäkerhetsnytta att döma av de negativa resultaten från det norska Fase 2-systemet (55).

Att hoppas på frivillig fortbildning efter grundutbildningen är inte realistiskt. Här möter två problem. Det har visat sig vara mycket svårt att få människor att ställa upp på frivilliga kurser – särskilt dem man skulle vilja nå. Vidare är effekten bland dem man når tveksam – det visar inte minst det femtontal utvärderingar som hittills gjorts av den amerikanska kursen Defensive Driving Course (90). Fortbildning på halkbana som får förarna att tro att de förbättrat sin förmåga att klara av halt väglag kan till och med vara negativ, vilket bl. a. en svensk undersökning bland ambulansförare ger belägg för (86). Dock bör nämnas att fortbildning i speciella sammanhang kan ha ett trafiksäkerhetsvärde (3.6.6).

Sammantaget pekar erfarenheterna på att ett större grepp behöver tas än som är möjligt i en trafikskola. Förarutbildningen måste integreras i en utbildningsmiljö med inslag av fostran och där för sådan utbildade lärare finns att tillgå. Den bör också omfatta väsentligt utökad körträning så att vissa för

trafiksäkerheten avgörande funktioner hinner stabiliseras hos den nyblivne föraren.

3.6.3 Trafikantutbildning i gymnasieskolan

Under årens lopp har skolan breddat sitt register av ämnen och studiestoff i syfte att anpassa skolans innehåll till elevernas och samhällets förändrade efterfrågan. Många nya ämnen har tillkommit, andra har försvunnit, förändrat karaktär eller minskat i omfattning.

Människornas behov av förarkompetens i ett motoriserat samhälle som vårt har emellertid hittills inte i någon större utsträckning återspeglats i skolans innehåll. Viss lokal försöksverksamhet med gymnasial trafikant- och/eller förarutbildning har genomförts. På en gren av den fordonstekniska linjen – lastbil och transport – har skolan bestått med förarutbildning som lett fram till körkort, en utbildning som motiverats av att förarkompetens ingår i den yrkeskompetens som grenen leder fram till. Omfattningen uppgår till ett par tusen elever årligen (91). Men på det hela taget ser man i skolans läroplaner inte särskilt mycket av det faktum att vi haft en massbilism i många årtionden och att flertalet ungdomar tar körkort så fort de får möjlighet.

Såväl gymnasieskola som förarutbildning är nu föremål för översyn och reformering. Det finns därför anledning att diskutera i vilken grad de berör varandra och i vilken utsträckning som förarutbildning eller delar därav kan föras in i gymnasieskolan.

Gymnasieskolan har flera unika förutsättningar för bra trafikantutbildning. För en bredare trafikantkompetens, av vilken förarkompetens är en del, erbjuder skolan en mycket mer perspektivrik pedagogisk miljö än trafikskolan. Anknytningar kan göras till samhällskunskap, ekologi och miljö, ekonomi, geografi, ämnesstoff där det är möjligt att utveckla en förståelse för samhällets behov av transporter och hur den enskildes transportvanor påverkar de stora sammanhangen i termer av miljö, säkerhet, framkomlighet, ekonomi och utveckling.

Också för själva bilförarrollen har gymnasieskolans inlärningsmiljö många fördelar. Där kan ske en infallsrik bearbetning av ungdomarnas attityder med rikare pedagogisk metodik än som är möjlig i trafikskolan. Attitydbearbetningen kan framför allt gälla ungdomarnas insikter i hur risker uppstår i vägtrafikens variationsrikedom, människans begränsningar att klara

av riskerna när de väl uppstått och människans läggning att överskatta sin förmåga i det avseendet.

I den nyligen avlämnade propositionen (prop. 1990/91:85) om gymnasieskolan finns följande huvuddrag:

- Gymnasieskolan skall erbjuda alla ungdomar en treårig utbildning. Förutsättningar skapas för fortgående förändringar av utbildningen efter ungdomarnas önskemål och med beaktande av förändringarna i arbetslivet och i samhället i övrigt. En övergång till en kursutformad gymnasieskola skall ske.

- Utbildningen organiseras i 16 nationella program, riktade mot olika områden (t. ex. barn- och fritidsprogrammet, byggprogrammet, elprogrammet, naturvetenskapsprogrammet, samhällsvetenskapsprogrammet). Efter ett i regel sammanhållet första år, delas programmen i sammanlagt 34 nationella grenar. Alla nationella program innehåller en gemensam kärna av ämnen och verksamheter som skall vara obligatoriska för alla. Denna gemensamma del upptar ca 30 % av undervisningstiden. Därutöver tillkommer karaktärsämnen för de olika programmen liksom utrymme för personliga resp. individuella val.

- Förutom de nationella programmen finns ett individuellt program som skall ge bl. a. studietrötta elever en gymnasieutbildning. Detta sjuttonde program skall också tillmötesgå önskemålen hos de mycket målinriktade elever som vill ha en utbildning som inte rymms inom de övriga programmen.

- Kommunernas skyldigheter att erbjuda alla ungdomar en gymnasieutbildning på nationella och individuella program läggs fast och preciseras i lag. Kommunernas ansvar gäller ungdomar mellan 16 och 20 år.

- Timplanerna har konstruerats för att balansera tre motstridiga krav, nämligen behovet att vidga utrymmet för elevernas personliga val, behovet av en i landet likvärdig gymnasieskola och behovet av att väsentligt öka utrymmet för lokala beslut. För personliga val anges att många möjligheter öppnas. Alla elever skall genom ett individuellt tillval kunna välja att studera vilken kurs som helst i gymnasieskolan.

- Den gemensamma kärnan omfattar i samtliga program ca 700 lärar/handledarledda timmar (eller ca 30 % av undervisningstiden). Av dessa föreslås 100 få användas för individuella val. Utöver detta tillkommer ett utrymme för lokala beslut innebärande att ca 10 % av den totala tiden inom resp. program kan fördelas på de i programmen ingående ämnena eller öka utrymmet för det individuella tillvalet. Detta ger möjlighet både att tillgodose särskilda lokala behov och att ge skolor en önskad profil.

Gymnasiereformen skall enligt propositionen genomföras under en fyraårsperiod. Ett kursplanearbete skall bedrivas så att nya kursplaner tas fram successivt och senast den 1 juli 1992. De skall utformas så att gymnasieskolan utvecklas till en kursutformad skolform.

Det åligger staten att i läroplaner ange mål och riktlinjer som

är nationellt giltiga för skolan. Ansvar för verksamheten i skolan har överförts till kommunerna från 1991 (prop. 1990/91:18, UbU4, rskr. 76). Det traditionella sättet att styra skolan genom en detaljerad statlig reglering har därmed övergetts. Kommunerna har att genomföra verksamheten inom de ramar och de riktlinjer som riksdag och regering lägger fast. Ett system för uppföljning och utvärdering skall ge besked om i vilken utsträckning skolan förverkligar de intentioner som statsmakterna gett uttryck för. Genom reformen ändras statsbidraget till skolan. Bidraget grundas inte längre på lärarlönekostnader utan beräknas schablonmässigt med hjälp av sådana allmänna strukturella förhållanden i kommunen som har betydelse på skolområdet. Bidraget relateras till antalet elever och utgår i form av kronor, alltså en bestämd genomsnittlig summa per elev. Summan varierar mellan olika kommuner med hänsyn till strukturella förhållanden, varmed förstås exempelvis elevutveckling, elevtätthet, elevernas programval osv. Bidraget skall utgå till samtliga primärkommuner, dvs. även till dem som inte själva anordnar gymnasieutbildning eller kommunal utbildning för vuxna. Kommuner som inte anordnar sådan utbildning skall istället efter överenskommelse betala ersättning till de kommuner som tar emot ungdomar och vuxna för utbildning. Gymnasieskola finns i dag i 197 kommuner, medan 87 helt saknar gymnasieskola, dvs. 30 % av landets primärkommuner (antalet gymnasieelever i dessa kommuner är emellertid litet, drygt 7 700 år 1989). Statsbidraget anger omfattningen av det statliga finansiella stödet till kommunerna för skolverksamheten. Kommunerna skall vara fria att disponera bidraget för olika ändamål inom skolans område.

Förutsättningarna, som redan i dag finns att införa trafikantutbildning i gymnasieskolan, har ökat genom omläggningen av statsbidragssystemet. Kommunerna kan anordna trafikantutbildning på ett praktiskt och ekonomiskt sätt med hänsyn till lokal efterfrågan och lokala förutsättningar – t. ex. lärare som kan trafik, föräldrar och trafikskolor som kan medverka etc. Den friare resursanvändningen ger också kommunerna möjlighet att för sina elevers räkning köpa utbildning på andra sidan kommungränsen. Det är möjligt att låta en trafikant- och förarutbildning gradvis utvecklas lokalt, i takt med vad som kan överblickas och resurserna tillåter.

3.6.4 Sänkt övningskörningsålder

Som tidigare nämnts har den nyblivne körkortshavaren i regel en mycket kort övningskörningstid bakom sig (3.5.2). Mer övningskörning under kontrollerade former är därför angelägen för att bl. a. stabilisera observationsrutiner och grundlägga ett mer avspänt och prestigelöst förhållningssätt till bilkörning hos eleven.

Övningskörning är i och för sig förknippad med viss olycksrisk. Risken under övningskörning är dock betydligt lägre än vad den blir när föraren fått körkort och kör på egen hand, enligt uppgift från utvärderingen av projektet Integrerad förutbildning (3.3.4). Även privat övningskörning innebär lägre olycksrisker än den nyblivne föraren möter.

Frankrike har sedan mitten av åttiotalet försöksvis hos utvalda trafikskolor prövat en modell med privat övningskörning från 16 års ålder. Den inleds med en obligatorisk kurs för eleven och den blivande private läraren, oftast en förälder, i trafikskolan (3.4.2). Denna försöksverksamhet har bedömts som så lyckosam att den sedan 1989 permanentats att gälla i hela landet.

TSV begärde i en skrivelse till regeringen den 21 juni 1990 att få erforderlig dispens från KKF i fråga om övningskörningsålder för att kunna genomföra försöksverksamhet med övningskörning från 16 år enligt den franska modellen. Regeringen beslutade den 28 juni 1990 att överlämna TSVs framställning till KK 2000. I en skrivelse till regeringen den 1 oktober 1990 framförde kommittén att man funnit en avsevärd ökning av såväl övningskörningssträcka som övningskörningstid vara av stort värde och en av få åtgärder som kunde medföra ökad trafiksäkerhet för unga förare. En försöksverksamhet med vetenskaplig utvärdering skulle kunna visa i vilken utsträckning förväntade effekter kan nås. Kommittén förordade därför att en försöksverksamhet genomfördes som med fördel kunde kombineras med pågående eller annan försöksverksamhet med gymnasial trafikantutbildning.

KK 2000 har inte funnit anledning att sänka körkortsåldern.

3.6.5 Privat övningskörning

KK 2000s förslag till sänkt övningskörningsålder (3.6.4) även som trafikantutbildning i gymnasieskolan bygger på uppfattningen att privat övningskörning och professionell utbildning kompletterar varandra. Trafikskolan resp. gymnasieskolan lär ut principer, övar in nya färdigheter, ger vägledning. Övnings-

körningen befäster färdigheterna genom mängdträning. Över hälften av trafikskolorna har någon form av samverkan med föräldrar i egenskap av privata övningskörningsledare (3.2.2). Att erforderlig mängdträning endast skulle få förekomma i trafikskola är inte ekonomiskt realistiskt. Som tidigare redovisats har förälder svarat för eller medverkat i övningskörning för ca två tredjedelar av de nyblivna förarna.

Projektet Integrerad förarutbildning har visat att privatutbildade förare inte har högre olycksrisker än trafikskoleutbildade (3.3.4). Kommitténs uppfattning är därför att privatutbildningen snarare utgör en resurs än ett problem.

3.6.6 Fortbildning och liknande åtgärder

Fortbildning i syfte att öka kunskaper, insikter eller förmåga hos bilförare har i olika former förekommit sedan länge såväl i Sverige som utomlands. Erfarenheterna av fortbildningens trafiksäkerhetsnytta är med få undantag negativa. Norge och Finland har infört en allmän obligatorisk fortbildning inom ca två år efter körkortet som villkor för att få behålla det (3.4.1). Några belägg för att trafiksäkerhetsvinster skulle kunna erhållas därigenom kan inte dokumenteras (55). Inte heller har frivillig fortbildning visats ge något bidrag till trafiksäkerheten (3.6.2).

Även om fortbildning generellt för alla visat sig tämligen verkningslös från trafiksäkerhetssynpunkt, har något bättre resultat uppnåtts med sådan fortbildning som gällt förare som uppvisat trafiksäkerhetsproblem av olika slag. En aktuell översikt av den framför allt amerikanska forskning som gällt effekter av s. k. "driver improvement programs" visar att sådana åtgärder i regel resulterar i minskad trafikförseelsefrekvens i storleksordningen 5–10 % (92). Några systematiska effekter på olycksfrekvens kan dock i allmänhet inte konstateras. Samma bild framkommer i en norsk översikt av liknande program i bl. a. Tyskland, Holland och Kanada för förare som begått trafiknykterhetsbrott (93).

Enligt kommitténs uppfattning kan frivillig fortbildning och liknande åtgärder vara befogade för förare som dokumenterat trafiksäkerhetsproblem genom att begå trafikbrott. Fortbildning som är påtvingad har dock små förutsättningar att lyckas (93).

Såväl trafiksäkerhetsorganisationer som försvaret har utvecklat fortbildning för att möta ett behov hos bilförare. I ett nyligen genomfört försök inom televerket har olycksreducerande effekter av en företrädesvis praktisk fortbildning konstaterats.

rats (94). Den var särskilt inriktad på att förbättra förarnas informationsinhämtning och riskbedömning, öka respekten för halt väglag och förbättra hastighetsanpassningen.

KK 2000 har mot ovanstående bakgrund inte funnit behov av särskild reglerad fortbildning.

3.6.7 Provets resp. kursplanens utbildningsstyrande effekt

Enligt direktiven skall KK 2000 analysera förarprovets styrande inverkan på utbildningen.

Förarutbildningen är en klart målinriktad verksamhet där framgången för eleven mäts vid provet. Utbildningens mål och innehåll anges i TSVs kursplaner. Provets utformning kan i detta sammanhang ses som en specifikation av utbildningsmålen. Såväl elever som lärare låter provet inverka på utbildningens inriktning och vilka moment som prioriteras. En ambition hos de flesta elever är att klara av utbildningen snabbt och till överkomlig kostnad.

För att belysa förarprovets effekt på utbildningens utformning har SPK på uppdrag av KK 2000 tillfrågat trafikskolorna i vilken utsträckning de lagt om sin utbildning efter den nya kursplan och det nya teoriprov som infördes 1989 resp. 1990 (47). Fler än var tredje trafikskola uppger därvid att de påverkats mycket av den nya kursplanen, ca 20 % att de bara påverkats något och 10 % att de inte påverkats alls. Drygt 40 % av samtliga trafikskolor uppger att kursplanen medfört mer teoriundervisning, vilket bl. a. inneburit större krav på lärarna.

Inte fullt hälften av trafikskolorna anger att de påverkats mycket av det nya förarprovet medan knappt fem procent uppger att de inte påverkats alls.

Flertalet skolor anger att det nya teoriprovet inneburit ökad teoriutbildning; ett par procent anger att detta skett på bekostnad av antalet körlektioner, som minskat.

Enligt KK 2000 visar dessa siffror att *provet* har en utbildningsstyrande effekt och att den effekten torde vara större än kursplanens. Förarprovet bör vara föremål för en kontinuerlig utveckling i syfte att åstadkomma en allt bättre överensstämmelse med kursplanen.

3.6.8 Övningskörning på halt underlag

I mitten av sjuttioalet infördes i förarutbildningen ett krav på körning på halt underlag. "Vid förarprov för behörighet B skall

sökanden kunna köra på halt underlag. För att tillgodose detta krav skall sådan körning ingå i förarutbildningen" (TSVFS 1986:60, ändrad 1989:52). Sådan utbildning skall genomföras på halkbana som är godkänd av TSV. Förarprov får inte avläggas om utbildningen ägt rum tidigare än två år före provet. Kravet gäller B-aspiranter över hela landet med undantag för ett 20-tal mottagningsorter i norra Norrland och i Jämtland, vilka saknar godkända halkbanor.

Körkortselevens kostnader är svåra att ange eftersom utbildningen på halkbana ofta förekommer som inslag i ett paket där de olika kostnaderna inte kan särskiljas. I t. ex. Stockholm och Göteborg, där elever själva tar sig till banan, kostar halkkörningen omkring 500 kr. resp. 350 kr., dvs. banhyran (47). I andra fall tillkommer kostnader för bil.

Någon utvärdering av svensk halkbaneutbildning som del i grundutbildningen har inte gjorts. Dock finns resultat från såväl svenska som utländska studier av halkbaneövningars trafiksäkerhetseffekter vilka tyder på att effekterna är mycket små eller till och med negativa (55, 86, 87).

Vid VTI pågår ett forsknings- och utvecklingsprogram, Utbildning mot halkolyckor, som finansieras av TSV, NTF, STR, FSAB, TFB och NKT (87). Ett delprojekt syftar till att mäta effekten av hittillsvarande halkbaneutbildning. I programmet ingår flera andra projekt, bl. a. utveckling av praktiska övningar. Enligt vad kommittén erfarit kan resultat från utvärderingen föreligga i slutet av innevarande år.

KK 2000 anser det viktigt att verksamheten utvärderas. Ett obligatorium kan endast motiveras om det ger ett positivt bidrag till de nyblivna förarnas trafiksäkerhet. Ett obligatorium kan i längden inte försvaras utan stöd av positiva resultat. I princip borde därför nuvarande krav på halkbanekörning tas bort och göras frivilligt. Eftersom en utvärdering nu skall påbörjas har kommittén dock funnit att dess resultat bör avvaktas.

3.6.9 Simulator, interaktiv video m. m.

Enligt direktiven skall KK 2000 överväga om det är lämpligt att införa körning i simulator som metod i förarutbildningen.

Simulering används i huvudsak av två skäl: utbildningen blir kostnadseffektivare och moment som skulle medföra olycksrisker i konventionell utbildning kan övas. Flyget använder simulering av båda skälen. En flygsimulator kostar en femtedel av motsvarande flygplan i inköp och simulatorflygning är mycket billigare jämfört med verklig flygning. Den helt dominerande

delen av utbildningen, som piloter får på för dem nya flygplanstyper vid exempelvis SAS Flight Academy, äger rum i simulator.

Att simulera bilkörning i trafik är en relativt sett mer komplicerad teknisk uppgift än att simulera flygning. Kostnadsrelationen är den omvända. Kostnaden för en körsimulator i vilken åtminstone vissa enklare köruppgifter skulle kunna tränas är i storleksordningen sextio à sjuttio gånger högre än för en personbil och ca tio gånger högre än för en lastbil. Driftskostnaderna är avsevärt högre inklusive den kvalificerade personal som behövs för simulatorns drift. I Sverige finns en anläggning för forskningsändamål vid VTI. En liknande simuleringsanläggning för lastbil är under uppbyggnad vid Trygg-Hansas skadecenter Protectum. Denna simulator planeras att användas även för viss utbildning, exempelvis för att låta lastbilsförare känna av körstabilitet och vältningsrisk i kurva, släpvnagnars beteende vid olika manövrer osv.

På den internationella marknaden finns interaktiv video – datoriserade inlärningsprogram styrda av eleven – för förarutbildning, bl. a. ett utbildningsprogram för lastbilsförare. Vid SINTEF i Trondheim pågår ett projekt i syfte att föra över riskutlärande avsnitt i den s. k. trafikksikkerhetspakken (3.4.1) till interaktiv video (95). I Sverige genomförs ett projekt vid VTI i syfte att pröva metodikens användbarhet för förarutbildning. Praktiska tillämpningar är exempelvis under utprövning vid högskolan i Karlstad i samarbete med Värmlands läns trafiksäkerhetsförbund.

Datorteknik är även användbar för det teoretiska förarprovet. I exempelvis USA är datoriserade prov vanliga.

Att modern utbildningsteknologi i olika former utvecklas för trafikantutbildning i den utsträckning som dess användbarhet och effektivitet motiverar är ett ansvar som åvilar utbildare och andra trafiksäkerhetsintressenter. Någon grund för särskild reglering av tekniska hjälpmedel i förarutbildningen har KK 2000 inte funnit. Förarutbildningens metodik kommer med största säkerhet även inom överskådlig framtid att baseras på övningskörning i bil och teoretiska läromedel. De utvecklingshinder som finns bör dock undanröjas. Enligt vad KK 2000 erfarit är möjligheten för fristående läromedelsproducenter utanför de båda trafikskoleorganisationerna liten att komma in på trafikskolemarknaden. KK 2000 anser det därför angeläget att organisationernas funktion som läromedelsproducenter inte tillåts medföra en styrning av utvecklingen med de negativa effekter bristen på konkurrens inom läromedelsområdet skapar.

3.7 Förslag

3.7.1 Gymnasial trafikantutbildning

Redan i dag förekommer att trafikskolor medverkar i gymnasieskolan (3.2.2). I flertalet fall gäller det att trafiklärare medverkar i teoretisk undervisning. I några fall finns en mera utbyggd samverkan. Ett exempel är trafikskolan Triangeln i Halmstad som bedriver förarutbildning för personbil på gymnasiet. Utbildningen omfattar såväl teori som praktik. Teorin består av en kurs om 16 timmar som genomförs varje termin. Eleverna tas från olika klasser. De får själva bekosta utbildningen, både teoriundervisningen och körövningarna, men får genomföra den på skoltid. Föräldrarna deltar i övningskörningen.

Försöksverksamhet med en omfattande trafikantutbildning i bl. a. gymnasieskolan pågår i Arboga (96). Utbildningen påbörjas på grundskolans högstadium och har som "huvudmålsättning att förändra ungdomars syn på och attityder till bil, transporter och val av färdssätt". Försöket omfattar uppföljning av bl. a. trafiksäkerhetseffekterna.

KK 2000 har funnit att en trafikantutbildning i gymnasieskolan skulle råda bot på många av de brister som vidlåder den mera begränsade utbildning som är möjlig i trafikskola. Eleverna kan nås och påverkas i sin naturliga skolmiljö. Visserligen kan amerikanska erfarenheter av förarutbildning i high school inte åberopas som stöd. De svaga resultaten där kan dock väl förklaras av att endast mycket ringa övningskörning ingått i utbildningen. Med kommitténs förslag till sänkt övningskörningsålder elimineras detta problem.

Enligt kommittén bör en gymnasial trafikant- och förarutbildning ha tre huvudmål. Dels bör utbildningen skapa insikt i och kunskap om sambanden mellan samhällsutveckling och transporter och om positiva och negativa effekter av olika transportmedel på människor, miljö och samhälle. Genom att knyta samman trafikantutbildningen med andra ämnesstoff som samhällskunskap, ekonomi, geografi, fysik, biologi, miljökunskap, teknik osv. kan en sådan utveckling främjas. Det trafikstoff som integreras i andra ämnen bör vara så utformat att det framstår som angeläget för alla elever, oavsett om de avser att skaffa bilförarkompetens eller inte. Utbildningen bör också utveckla ungdomarnas kunskap om hur risker uppstår i vägtrafiken och om människans begränsningar och hennes benägenhet att över-skatta sin förmåga att klara riskerna. Syftet är att blivan-

de bilförare skall lära sig att konsekvent tillämpa säkerhetsmarginaler i sitt körsätt för att undvika att hamna i kritiska situationer. Dessa övergripande mål bör prioriteras framför formella kunskaper i trafikförfattningarna och körtekniska färdigheter. Vidare bör den omständigheten att utbildningen pågår under hela gymnasietiden åstadkomma en ökad säkerhet i observationsrutiner och informationsinhämtning hos den nye föraren liksom ett mer avspänt förhållningssätt i trafiken genom den mera omfattande körträningen.

Skolan bör ha anordnaransvar för helheten i trafikantutbildningen. De praktiska körövningarna kan försiggå inom eller utanför skolans ram, i trafikskola och/eller privat. Eleven svarar för kostnaderna för körträningen. Skolans anordnaransvar för utbildningens helhet bör dock inbegripa tillsyn över de praktiska körövningarna så att de förläggs i tiden på ett pedagogiskt lämpligt sätt och anpassas till den av skolan förmedlade trafikantutbildningen.

Ett anordnaransvar kräver utbildningsadministrativa insatser. Den vanligaste lösningen torde bli att studierektor, eller en lärare skolan utser, får det sammanhållande ansvaret. Den ämneskompetens – i trafikant- och förarutbildningsfrågor – som erfordras, kan erhållas genom fortbildning. År 1989 fanns 481 gymnasieskoleenheter i de 197 kommuner som har gymnasieskola. Om alla kommuner skulle vilja införa trafikantutbildning på en skola per kommun, skulle behovet av en utbildningsadministrativt inriktad fortbildning i initialskedet omfatta ett par hundra lärare. Dessa bör i sin tur lokalt svara för den fortbildning som kommer att behövas för de olika lärare som engageras i trafikantutbildningen.

Skolans egna lärare bör medverka i så stor utsträckning som möjligt i trafikantutbildningen, särskilt i de attityd- och insiktskapande delarna. För den trafikregelorienterade teorin med mera direkt syfte på bilförarkompetensen bör därutöver trafiklärare från trafikskolor användas. Kostnaderna härför ankommer på kommunen. Som sagts förekommer redan i dag att trafikskolepersonal medverkar i gymnasieskolan i ett antal kommuner.

Eleven bör få påbörja övningskörning i årskurs 1 efter en kurs i manövrering och inledande körning i trafik. Därefter får eleven börja övningsköra privat. Övningskörningen bör vara så omfattande och så variationsrik att olikheter i trafikmiljö och trafikförhållanden påträffas och bör därför genomföras efter en särskild övningsplan. I skolans anordnaransvar bör ingå att

stödja föräldrar och andra privata lärare med vägledning och instruktioner för övningskörning.

Examinationen, antingen den sker fortlöpande i undervisningen eller i en slutfas, är ett naturligt inslag i skolans verksamhet. Därför bör skolan liksom för andra ämnen ges rätt att förrätta förarprov som del av anordnaransvaret för trafikantutbildningen. Så är redan i dag fallet med skolans yrkesförarutbildning liksom med den militära fordonsförarutbildningen, där försvaret har egna provförrättare. Av praktiska skäl bör dock examinationsrätten för skolans del gälla enbart teoriprovet och införas för den enskilda skolenheten så snart en teoretisk förarutbildning etablerats. Reglerna härför kan utformas av TSV och skolverket i samråd.

Enligt riksdagens beslut skall det förändrade statliga styrsystemet för skolan utformas så att de nationella målen för skolan kan följas upp. Viktigt är att utvärderingen också omfattar trafiksäkerhetseffekterna, dvs. i vilken utsträckning en gymnasial trafikant- och förarutbildning leder till sänkta olycksrisker, ändrade trafikvanor och förbättrat trafikuppträdande.

3.7.2 Förarutbildning i trafikskola

Nuvarande system med förarutbildning i trafikskola är en viktig och nödvändig resurs dels för den gymnasiala trafikantutbildningen, dels för de gymnasieelever som inte får sådan och dels för elever som slutat skolan. Enligt KK 2000 bör övningskörning, som inleds i trafikskola där eleven och förälder eller motsvarande tillgodogör sig grundläggande teori och praktik, få äga rum från samma ålder som i gymnasieskolans trafikantutbildning. För sådan övningskörning som inleds först vid 17,5 års ålder bör samma regler som i dag gälla.

I enlighet med övrig pedagogisk verksamhet bör ansvaret för kontrollen av det teoretiska kunskapsinhämtandet ligga hos utbildaren och fortlöpande integreras i den teoretiska och praktiska utbildningen och fungera som en fortlöpande diagnostik av elevernas kunskaper. Utbildningens inriktning och innehåll kan då formas efter varje elevs individuella behov. Detta innebär att gränserna mellan prov och utbildning suddas ut; proven blir ett medel för att nå utbildningens mål, mera än en kontroll. Ansvaret för teoriprovet bör därför på sikt övergå till utbildaren – trafikskolan. Förutsättning härför kommer att vara för handen när högskoleutbildning för trafiklärare etablerats. I en framtid bör hela förfarandet – teori- såväl som körprov – läggas hos utbildaren med TSV som tillsynsmyndighet.

Möjligheten att genomgå teoriprov hos TSV kvarstår för personer som inte går i trafikskola eller deltar i gymnasieskolans trafikantutbildning. Också elever i trafikskola eller gymnasieskola bör, om de så föredrar, kunna avlägga teoriprov hos TSV. TSV bör utforma riktlinjer för trafikskolans och gymnasieskolans teoribedömningar. Verket bör i sammanhanget utveckla sin service till och tillsyn av trafikskolornas och gymnasieskolans verksamhet.

Liksom i dag bör uppkörning få äga rum först efter godkänt teoriprov. TSV svarar liksom nu för det praktiska körprovet. Det bör utvidgas/utvecklas med hjälp av de personalresurser som frigörs då teoriprovet delegeras till skola.

Som tidigare redovisats har förslag framförts att trafiklärarutbildningen förläggs till högskola (3.3.7). KK 2000 anser det viktigt att trafiklärarna får en med andra lärargrupper gemensam pedagogisk grundutbildning och stöder därför förslaget att trafiklärarutbildningen integreras med annan lärarutbildning.

4 Körkortsingripandet

4.1 Direktiven

Under år 1988 återkallades 29 350 körkort, vilket var en ökning med 4 100 jämfört med år 1987 och med 10 900 jämfört med år 1986. Ökningen hänför sig nästan uteslutande till återkallelser enligt 16 § 4 körkortslagen, dvs. körkortshavaren har gjort sig skyldig till brott mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel, vanligtvis hastighetsöverträdelse. I dessa fall bestäms spärrtiden oftast till en, två eller tre månader och endast i mycket få fall till sex månader eller mer.

Körkortslagens regler om återkallelse och spärrtider bygger i huvudsak på de riktlinjer som antogs av riksdagen på grundval av regeringens proposition (1975/76:155) om vissa körkortsfrågor (jfr prop. 1976/77:113 om körkortslag). Den nya lagstiftningen innebar bl. a. att minimitiden för körkortsspärren vid återkallelser bestämdes till en månad från att tidigare ha varit ett år eller, vid synnerliga skäl, tre månader. Departementschefen framhöll emellertid att en så kort spärrtid som en månad borde höra till undantagen och att en förkortning av minimitiden inte fick tas till intäkt för en allmän sänkning av spärrtiderna vid mindre svåra trafikbrott (prop. 1975/76:155 s. 99).

I samband med tillkomsten av nuvarande körkortslag framhölls att den trafiksäkerhetsmässiga effekten av korta återkallelser kan ifrågasättas, bl. a. med hänsyn till att körkortet i dessa fall återlämnas utan krav på körkortstillstånd eller förarprov. På sikt kan korta spärrtider också medföra risker för att respekten för körkortsingripandena undergrävs. Å andra sidan bör det beaktas att körkortsingripandena många gånger kan få betydande sociala konsekvenser för den enskilde. Korta körkortsåterkallelser har också i praktiken kommit att fungera och av allmänheten uppfattas som ett ingripande som ligger brottspåföljderna nära (jfr prop. 1988/89:134 s. 18 f.). Detta gör att det i sammanhanget också är viktigt att beakta proportionalitetshänsyn.

När det gäller körkortsingripanden skall kommittén överväga om det nuvarande reaktionssystemet är lämpligt eller om det finns anledning att ändra på detta. Därvid bör kommittén bl. a. överväga om de nuvarande spärrtiderna bör ändras. Vidare bör kommittén undersöka om det finns andra lämpliga sanktioner vid överträdelse av trafikregler eller när körkortshavarens lämplighet som förare annars kan ifrågasättas. Särskilt bör kommittén pröva förutsättningarna för att införa krav på att körkortsåterkallelse regelmässigt skall föranleda nytt förarprov.

Vid sina överväganden bör kommittén lägga särskild vikt vid att reglerna är enkla att tillämpa.

4.2 Tidigare utredningar och förslag

4.2.1 Körkortsåterkallelse – straff eller säkerhetsåtgärd

I trafiksäkerhetsutredningens betänkande, Trafiksäkerhet II (SOU 1957:18, s. 328 ff), anges att körkortsingripandet kommit att uppfattas mer som straff än som en skyddsåtgärd från samhällets sida mot förare som sätter trafiksäkerheten i fara. Karakteren av straff får ingripandet genom att ansluta till en lagakraftvunnen dom, varigenom föraren dömts till ansvar för ett brott eller en förseelse. Vid en återkallelse åberopas aldrig såsom grund endast att föraren befunnits sakna erforderlig körskicklighet eller tillfredställande kunskaper om trafikens regler eller visat sig sakna den hänsyn till andra som krävs hos en motorfordonsförare. Frågor om återkallelse eller inte men även återkallelsetidens längd är beroende av hur strängt det brottsliga beteendet bedömts. Allmän domstol prövar frågan om skuld medan körkortsmyndigheten har att i den allmänna säkerhetens och trygghetens intresse ingripa mot farliga förare i syfte att för framtiden om möjligt undanröja den särskilda risk som dessa utgör för övriga trafikanter. Körkortsmyndigheten skall med ledning av vad som inträffat och under hänsynstagande till vad som i övrigt är känt om personen överväga, om denne representerar en mera påtaglig risk eller latent trafikfara, och vidta erforderliga åtgärder. Enligt trafiksäkerhetsutredningen är körkortsmyndighetens bedömning i väsentliga hänseenden av helt annat slag än det avgörande som träffas av allmän domstol. Prövningen som föregår utlämnandet av körkortet kan inte göras alltför ingående. Körkortsgivningen vilar på ett antagande att sökanden motsvarar kraven på en motorförare. Ett ingripande sker när antagandet visar sig inte hålla. Utredningen ansåg det därför ovillkorligt nödvändigt, för att effektivt skilja ut de olämpliga förarna, att utforma körkortsreaktionen såsom ett rent samhällskydd mot de förare som representerar en mera påtaglig fara för andra människors säkerhet till liv och egendom.

Utredningen om vissa körkortsfrågor, Snabbare körkortsingripanden m. m. (SOU 1987:43, s. 70 ff) uppgav att det är körkortshavarens visade eller förmodade bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter trafikregler som är grunden i de olika återkallelsefallen. Anmärkningarna skall hänföras till kompetenskravet. Bristen på kompetens kan, men måste inte, ha manifesterats genom ett trafikrelaterat brott. Om återkallelsen

prövats av allmän domstol skulle den i juridisk-teknisk mening anses vara en särskild rättsverkan av brott. Förlust av rättigheter eller behörigheter kunde enligt gällande rätt inte vara en brottspåföljd oavsett om det brottsliga beteendet hade anknytning till behörigheten eller inte. Sammantaget kunde därför körkortsåterkallelse inte karakteriseras som en brottspåföljd. Som en jämförelse angavs återkallelse av läkarlegitimation och återkallelse av tillstånd enligt vapenlagen. Den sakliga och funktionella innebörden av ett rättsligt institut borde vara avgörande för en klassificering. Vid en sådan klassificering måste körkortsingripandet hänföras till samma slags åtgärd som indragning av legitimation eller tillståndsåterkallelse, där den avgörande faktorn är den personliga lämpligheten i visst hänseende och syftet är att avvärja en fara. De omedelbara ingripanden som kunde vara nödvändiga skulle betingas av säkerhetsskäl och inte i första hand av utredningsskäl.

I propositionen (prop. 1988/89:134, s. 18) om ändringar i körkortslagen (1977:477) m. m. uttalade föredragande statsrådet bl. a. att det ofta har betonats att en körkortsåterkallelse är att anse som en trafiksäkerhetsåtgärd och inte som ett straff, men framhöll att den distinktionen inte borde tillmätas alltför stor betydelse. Ett ålagt bötesstraff för en trafikförseelse har till syfte att förmå föraren att i fortsättningen rätta sig efter trafikreglerna och främjar därmed trafiksäkerheten. Den påföljd som en körkortsåterkallelse på viss kortare tid utgör hade kommit att fylla samma funktion. I praxis står vid återkallelse spärrtidens längd i proportion till överträdelsens svårhetsgrad på samma sätt som straffet. Onekligen står en körkortsåterkallelse eller annan körkortsreaktion i syfte att förmå körkortshavaren att respektera trafikreglerna brottspåföljden nära. Föredragande statsrådet trodde i alla händelser att allmänheten uppfattade saken på det sättet.

Av de redovisade uttalandena framgår att gränsdragningen mellan återkallelse av en behörighet som enbart en säkerhetsåtgärd resp. som ett straff under årens lopp blivit alltmer oklar.

4.2.2 Spärrtid

En annan fråga varom olika uppfattningar råder är om i samband med återkallelse av körkort eller i samband med prövning för behörighet efter återkallelse en viss tid skall bestämmas, varunder ny behörighet inte får förvärvas.

I Trafiksäkerhet II kritiserades det då gällande förfarandet att i samband med ett beslut om återkallelse av körkort utan

närmare undersökning av beskaffenheten eller graden av förarens farlighet bestämma en kortare eller längre återkallelsetid. Återkallelsetiden kunde därvid endast tjäna som ett medel att hålla en farlig förare borta ur trafiken. Efter återkallelsetiden återkom olämpliga förare i trafiken utan någon ingående lämplighetsprövning. Någon utredning om farligheten som föranlett återkallelsen fortfarande förelåg, gjordes inte. Utredningen menade att körkortsmyndigheten i stället, så snart det fanns anledning, skulle ta upp till prövning frågan om förarens lämplighet. Alla anmärkningar skulle dock inte leda till ett ifrågasättande. Omprövningen av förarens lämplighet skulle leda fram till det ur såväl förarens eget som den allmänna trafiksäkerhetens intresse betydelsefulla avgörandet om, och i så fall vilka, åtgärder som borde vidtas mot föraren i körkortshänseende. Omprövningen skulle inte uteslutande vara inriktad på frågan om återkallelse eller inte utan på frågan hur den risk, som följer med förarens olämplighet, effektivast kunde undanröjas. Om olämpligheten t. ex. bestod däri att vederbörandes kunskaper var bristfälliga i fråga om trafikregler eller om hur de särskilda faror och svårigheter, som förelåg i vissa situationer, t. ex. vinterkörning i halt väglag, bäst skulle bemästras syntes den riktiga utvägen vara att tillse att vederbörandes kunskaper och insikter förbättrades i dessa hänseenden. Föraren behövde då kunna åläggas att skaffa erforderliga teoretiska kunskaper samt avlägga ett muntligt prov inför besiktningsman som villkor för att få behålla sitt körkort. Om olämpligheten däremot bestod av bristande manövreringsskicklighet borde föraren på motsvarande sätt kunna åläggas att skaffa sig bättre körförmåga och visa det vid ett praktiskt förarprov. Utredningen ville med skärpa framhålla angelägenheten av att, så snart det fanns någon anledning misstänka att bristande kunskaper, insikter eller färdigheter medverkat till uppkomsten av en olycka eller till att en trafikförseelse av någon betydelse begåtts, körkortsmyndigheten på nu antytt sätt lät ompröva förarens lämplighet.

Utredningen underströk vidare att omprövningen är en fullt naturlig och helt oantastlig åtgärd, som i och för sig inte innebär något intrång i en persons rätt att föra motorfordon. Antingen gav omprövningen vid handen att föraren besatt erforderliga kvalifikationer och att resultatet därför inte kunde läggas till grund för ett ingripande. Eller så visade omprövningen att föraren brast i kraven för att erhålla körkort och då framstod åtgärden som fullt motiverad alldeles oavsett beskaffenheten av den gärning och det förhållande som givit anledning till miss tanken om förarens olämplighet. Enligt utredningen var det

inte möjligt att redan vid tiden för återkallelsebeslutet förut-säga hur länge olämpligheten skulle komma att bestå. Att auto-matiskt återlämna körkortet var felaktigt på ett grundläggande sätt och helt oförenligt med uppfattningen om återkallelsen som ett skydd för allmänheten. Utredningen föreslog därför att nå- gon återkallelsetid inte skulle sättas ut i beslutet. Frågan om nytt körkort i framtiden var en fråga som inte blev föremål för behandling i återkallelseärendet. Utredningen föreslog i stället att i författningen utsattes en minsta tid inom vilken ny be- hörighet inte fick förvärfvas och föreslog att denna tid borde vara två år. För nytt körkort fordrades därefter, enligt utredningen, att körkortmyndigheten blivit positivt övertygad om den för- nyade lämpligheten. Prövningen kunde innebära krav på nytt förarprov, personutredning, läkarintyg etc.

I propositionen (prop. 1958:69, s. 96 f), med förslag till ändring i vägtrafikförordningen m. m. anslöt sig föredragande statsrådet till utredningens förslag och från och med 1 juli 1958 tilläm- pades det nya systemet.

I Rätten till ratten (SOU 1972:70–71) tog trafikmålskommit- tén upp den kritik som riktats mot förfarandet, att i samband med att återkallelsefrågan prövades inte ange någon tid efter vilken en ny ansökan om körkort skulle prövas efter en återkal- lelse. Kommittén anförde bl. a. att detta hade medfört olägen- heter framförallt för den enskilde, som ej sällan blivit missledd på det sätt att han trott att han med utsikt till framgång kunnat ansöka om körkort sedan den lägstadgade minimitiden för åter- kallelse löpt ut. Den preventiva effekten av återkallelsebeslutet försvagades också genom att tiden för återkallelsen inte angavs i beslutet. Vidare hade kommittén funnit att återkallelsetiden angavs i återkallelsebeslutet i praktiskt taget alla andra länder än Sverige. Kommittén föreslog därför att i beslut om ovillkorlig återkallelse skulle bestämmas viss tid, lägst en månad och högst fem år, före vars utgång föraren inte fick behörighet att föra körkortspliktigt fordon. Kommittén föreslog vidare en starkare nyansering av tiden för körkortsingripandet. En körkortsåter- kallelsetid under sex månader hörde till rena undantagen. Väg- trafikförordningen hade dessutom en absolut minimitid på tre månader. Utomlands användes i stor utsträckning återkallelse- tider på ned till en månad. Kommittén förslog en minimitid för körkortsingripande på en månad. Detta gav enligt kommittén en helt annan möjlighet än dåvarande lagstiftning att använda körkortsingripandet som en reaktionsform. Samtidigt fick den beslutande instansen stora möjligheter att nyansera ingripan- det med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet. I

detta sammanhang förordade kommittén också att de långa återkallelsetiderna skulle användas med stor försiktighet. Som allmän regel förordade kommittén en halvering av dåvarande återkallelsetider.

Departementschefen instämde i kritiken i propositionen (prop. 1975/76:155, s. 87 ff) om vissa körkortsfrågor och anslöt sig till ett system med bestämda spärrtider fastslagna i samband med beslutet om återkallelse av körkortet. Han uppgav vidare att det var angeläget att den enskilde i samband med återkallelsen fick besked om hur lång tid återkallelsen kommer att vara under förutsättning att inga nya omständigheter inträffar. Han gjorde dessutom uttalanden om lämplig längd av spärrtid för olika återkallelsegrunder. För återkallelse vid grov vårdslöshet i trafik förordades en spärrtid upp till två år, vid rattfylleri och rattonykterheter med hög promille en spärrtid om ungefär ett år samt vid rattonykterhetsbrott i övrigt mellan sex och tolv månaders spärrtid. För andra trafikförseelser förordades en spärrtid på 4–10 månader. Återkallelse på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende borde i normalfallet innebära en spärrtid om ett år efter senaste negativa iakttagelse. Vid allmän brottslighet borde spärrtidens längd anpassas till det fängelsestraff körkortshavaren ådömts. Vidare angavs att minimitiden för en körkortsåterkallelse, en månad, skulle fastställas endast i undantagsfall. Departementschefen uttalade vidare att nytt förarprov inte skulle behöva avläggas om spärrtiden bestämts till högst sex månader, men att möjligheten att besluta om att sådant prov skulle avläggas skulle finnas kvar i särskilda fall. Denna frist har sedermera förlängts till 1 år (SFS 1981:94).

4.3 Nuvarande regler

Ett körkort får utfärdas endast för den som har ett gällande körkortstillstånd. Sådant tillstånd meddelas av länsstyrelsen. Körkortstillstånd meddelas den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon. Vid prövning av de personliga förhållandena beaktas särskilt om sökanden är känd för ett nyktert levnadssätt och om denne som förare kan antas komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Lämplighetsprövningen sker i regel genom en kontroll i polisregistret. Om den ger anledning därtill kan läns-

styrelsen företa en utvidgad personutredning. Den medicinska utredningen ombesörjs i regel av sökanden själv och innebär att denne själv fyller i och undertecknar en hälsodeklaration. Det krävs vidare att sökanden har tillfredsställande trafiksyn. Syn-testen utförs i regel på trafikskolan. För de högre behörigheter-na – C, D och TAXI – ställs högre medicinska krav bl. a. be-träffande synen, varför det krävs intyg utfärdat av läkare.

För att ge möjlighet till en mer omfattande undersökning av den som gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott infördes den 1 juli 1989 ett krav på särskild medicinsk undersökning (7 § sista stycket KKL). Regeringen¹⁶ beslöt nyligen att godkänna TSVs föreskrifter om krav på särskild utredning vid ansökan om körkortstillstånd för den som dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri med en promillehalt överstigande 1,5 promille (TSVFS 1990:70) att gälla från den 1 juli 1991. Den som söker körkortstillstånd skall genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknade undersökning. TSVs tillämpningsföreskrifter innebär att till ansökan om körkortstillstånd skall fogas ett särskilt utlåtande som styrker ett nyktert levnadssätt. Utlåtandet skall utfärdas av läkare med specialistkompetens i psykiatri eller med särskilda kunskaper i missbruksfrågor eller av legitimerad psykolog i samverkan med sådan läkare. Utlåtandet skall belysa sökandens alkohol- och drogvanor och grundas på en tids observation av sökanden, resultatet av laboratorieundersökningar med avseende på missbruket och psykologisk testning om det bedöms som lämpligt. Laboratorieundersökningarna skall ha skett vid två tillfällen. Observationstiden skall vara minst tre månader men bör uppgå till sex månader. Möjligheterna till uppföljning efter det att körkortstillstånd meddelats kan tillgodoses med villkor om nytt utlåtande inom vissa tidsfrister.

Ett körkortstillstånd gäller i två år. Har ett godkänt förarprov avlagts gäller tillståndet alltid till dess att körkort lämnats ut. Länsstyrelsen kan förlänga giltighetstiden. Ett körkort får lämnas ut till den som har ett körkortstillstånd och har godkänts vid förarprovet. Godkänd blir den som uppfyller de krav som ställs ur trafiksäkerhetssynpunkt enligt 13 och 14 §§ KKL (se avsnitt 3.2.4).

Ett körkort skall enligt 16 § KKL återkallas om innehavaren

1. gjort sig skyldig till rattfylleri, grovt rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik, samt brott enligt 30 § 1–3 stycket järnvägssäkerhetslagen (1990:1157),

2. gjort sig skyldig till "smitning" från trafikolycka, om över-trädelsen inte bedöms som ringa,

3. genom upprepade förseelser i väsentlig grad visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de regler som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse,

4. brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel, t. ex. överskridit högsta tillåtna hastighet eller kört mot rött ljus, om överträdelsen inte kan anses som ringa,

5. på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende inte bör ha körkort,

6. på grund av allmän brottslighet eller personliga förhållanden inte kan anses lämplig att ha körkort,

7. från trafiksäkerhetssynpunkt inte bör ha körkort eftersom förutsättningarna är väsentligen begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt,

8. inte följt föreläggande om läkarintyg eller förarprov,

9. inte följt föreläggande om förnyelse av körkortet,

10. själv begär det.

Om förutsättningar för att körkortet skall återkallas enligt 16 § 1–6 KKL är uppfyllda, kan innehavaren i stället för en återkallelse meddelas en varning, om en sådan av särskilda skäl anses vara en tillräcklig åtgärd. I de fall återkallelsen grundas på att innehavaren gjort sig skyldig till rattfylleri eller motsvarande brott enligt järnvägssäkerhetslagen skall dessutom alkoholkoncentration i blodet understiga 0,5 promille och i utandningsluften 0,25 mg/liter för att varning skall få meddelas. Vid en återkallelse på grund av en avsevärd hastighetsöverträdelse (punkten 4) krävs synnerliga skäl för att få meddela en varning i stället för en återkallelse och att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Gränsen för en grov hastighetsöverträdelse går vid 20 km/tim eller mer på 30-väg och vid 31 km/tim eller mer på övriga vägar (prop. 1985/86:115 s. 9 och 24, TU 22, rskr. 5).

Återkallelse enligt 16 § 7–10 KKL kan begränsas till att avse viss del av behörigheten. En körkortshavare kan därvid få behålla behörigheten B medan övriga – C, D, E och TAXI – återkallas.

Frågan om återkallelse av körkortsbeförättelsen prövas av förvaltningsdomstolarna,¹⁷ med länsrätten som första instans. Länsrättens avgörande kan överklagas hos kammarrätten. För prövning hos regeringsrätten av kammarrättens beslut krävs prövningstillstånd.

Det allmänna talan i körkortsmål vid förvaltningsdomstol förs av ett allmänt ombud i körkortsfrågor. Ett eller flera sådana ombud finns vid varje länsstyrelse. Ombudet har en möjlighet att i stället för att hos länsrätten ansöka om återkallelse utfärda

ett varningsföreläggande, om varning anses som en tillräcklig åtgärd. Ombudet kan vidare, om anledning uppkommer, företa utredning om en körkortshavares lämplighet att inneha körkort (33 § KKF). Körkortshavaren kan därvid föreläggas att komma in med läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov. Om föreläggandet inte följs kan det allmänna ombudet hos länsrätten ansöka om körkortsåterkallelse med stöd av 16 § 8 KKL.

Även förvaltningsdomstolarna kan meddela förelägganden om läkarintyg och förarprov, både som kompletterande utredning i pågående mål och som villkor för fortsatt körkortsinnehav.

Vid återkallelse på grund av brottslig gärning görs ingen självständig prövning av skuldfrågan av förvaltningsdomstol utan det lagakraftvunna avgörandet (ordningsbot, strafföreläggande och dom eller ett beslut om åtalsunderlåtelse) skall godtas som underlag för förvaltningsdomstolens avgörande av körkortsfrågan. Även en utländsk dom eller likvärdigt avgörande kan läggas till grund för ett körkortsingripande i Sverige. Domstolarna har möjlighet att meddela ett beslut om återkallelse tills vidare (s. k. interimistiskt beslut) om det på sannolika skäl kan antas att behörigheten kommer att återkallas enligt 16 § 1–7 KKL vid den slutliga prövningen.

Både vid slutligt beslut om återkallelse enligt 16 § 1–6 KKL och vid interimistiskt beslut om återkallelse på grund av misstanke om brottslig gärning skall en spärrtid (benämns giltighetstid vid interimistiskt beslut) fastställas. Minimitiden för spärrtiden är en månad och maximitiden 3 år (36 månader). Vid återkallelse enligt 16 § 1 KKL, dock endast vid grov vårdslöshet i trafik och grovt rattfylleri, skall tiden bestämmas till minst ett år. En spärrtid skall även bestämmas vid avslag på en begäran om körkortstillstånd och förhandsbesked om sådant.

Möjligheten att omhänderta körkort utvidgades från och med den 1 juli 1989. Ändringen innebär att körkort kan omhändertas även vid förseelser enligt 16 § 4 KKL, t. ex. vid grova hastighetsöverträdelser, som sannolikt kommer att medföra återkallelse.

Ett körkort skall omhändertas

1. om föraren företer tydliga tecken på påverkan av alkohol eller liknade,

2. om det är sannolikt att körkortet kommer att återkallas på grund av rattfylleri, grovt rattfylleri, motsvarande brott enligt järnvägssäkerhetslagen samt grov vårdslöshet i trafik eller på grund av brott mot en väsentlig trafiksäkerhetsregel,

3. om innehavaren till följd av sjukdom, skada eller dylikt

saknar förutsättning att på ett trafiksäkert sätt föra körkortspliktigt fordon,

4. om körkortet är återkallat.

Ett beslut att omhänderta ett körkort meddelas av polismyndighet eller åklagare. Ett sådant beslut kan inte överklagas. Beslutet att omhänderta körkortet måste däremot inom en kortare tidsfrist lämnas över till det allmänna ombudet och av denne till länsrätten för överprövning. Den som fått sitt körkort omhändertaget på grund av brott mot en väsentlig trafiksäkerhetsregel får ges ett medgivande att föra fordon under tre dagar, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Körkortshavaren skall vid färd medföra ett bevis därom.

Ett körkortsingripande kan med avvikelse från KKLs bestämmelser underlätas – eller ske i mindre ingripande form – om det föreligger synnerliga skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Under den tid körkortet är återkallat eller omhändertaget saknas rätt att framföra körkortspliktigt fordon. För att på nytt få behörighet att framföra motorfordon efter spärrtidens utgång gäller som huvudregel detsamma som när körkort erhålls för första gången, dvs. sökanden skall ha ett gällande körkortstillstånd och avlägga ett godkänt förarprov. Undantag från huvudregeln finns och sammanfattningsvis gäller för närvarande följande.

Återkallelsepunkt i 16 §

Åtgärd

1. rattfylleri m. m.

Nytt körkortstillstånd krävs alltid. Nytt förarprov krävs om spärrtiden överstiger 12 månader eller det föreskrivs i återkallelsebeslutet.

2. smitning

Om spärrtiden understiger 12 månader lämnas körkortet ut automatiskt utan krav på körkortstillstånd eller förarprov. I återkallelsebeslutet kan föreskrivas att förarprov skall avläggas. Länsstyrelsen kan besluta om personutredning och om nytt körkortstillstånd. Om spärrtiden överstiger 12 månader krävs nytt körkortstillstånd och förarprov.

3. upprepade förseelser

4. väsentlig trafikregel

5. opålitlighet i nykterhetshänsende

Nytt körkortstillstånd krävs alltid. Nytt förarprov krävs om spärrtiden överstiger 12 månader eller det föreskrivs i återkallelsebeslutet.

6. brottsligt beteende m.m.

- | | |
|---|---|
| 7. sjukdom m. m. | Behörigheten återfås på ansökan inom ett år, om förhållandena som aktualiserat återkallelsen upphört. Föreligger det särskilda skäl kan förarprov krävas. |
| 8. föreläggande om läkarintyg eller förarprov | Behörigheten återställs om villkoret uppfylls inom i återkallelsebeslutet angiven tid. |
| 9. föreläggande om förnyelse | Behörigheten förnyas om ansökan görs inom tid som anges i beslutet om återkallelse. |
| 10. egen ansökan | Samma förfarande som när körkort förvärfvas första gången. |

För nyblivna körkortshavare gäller från och med den 1 januari 1990 en tvåårig provotid (prop. 1988/89:134, TU 20, rskr. 308). Körkortet är med andra ord provisoriskt under en tvåårsperiod. Återkallelse enligt 16 § 1–6 KKL, tills vidare eller slutligt, under provotiden innebär att nytt körkortstillstånd och nytt godkänt förarprov alltid måste avläggas innan körkortet lämnas ut.

4.4 Statistiska uppgifter om körkortsingripanden, spärrtidernas längd, straffrättsliga påföljder m. m.

Det finns i dag ca 5,1 miljoner gällande körkort. Antalet körkortsingripanden har varit i stigande de senaste åren.

Tabell 4:1 Körkortsingripanden – återkallelser och varningar; 1985–1990 enligt beslut i länsrätt (källa TSV).

Åtgärd	1985	1896	1987	1988	1989	1990
Varningar	13 900	13 581	16 001	21 027	23 572	22 760
Återkallelse enligt						
16:1	6 207	6 440	6 785	7 202	7 628	7 673
16:4	3 256	5 159	11 630	14 809	16 799	15 858
Övriga	4 933	5 290	5 251	5 727	5 979	6 523
Summa	28 296	30 470	39 667	48 765	53 978	52 814

Som framgår har antalet körkortsåterkallelser fördubblats – 109 % – under perioden 1985–1990. Till största delen beror detta på ökningen av återkallelser med stöd av 16 § 4 KKL. Denna ökning kan så gott som uteslutande hänföras till skärpningen 1986 i fråga om ingripanden mot allvarliga hastighetsöverskridanden. Återkallelse enligt 16 § 4 KKL ökade med 387 % och utgör 80 % av den totala ökningen av antalet återkallelser under perioden. Antalet beslut enligt 24 § KKL fördubblades mellan 1989 och 1990, från 3 790 till 7 157.

Tabell 4:2 Spärrtider för vissa återkallelsegrunder enligt 16 § KKL åren 1985 och 1990 enligt beslut i länsrätt (källa TSV).

Åter- kallelse- punkter	År	Antal månader:						Summa
		1	2	3	4	5-11	12-	
1.	1985	1	5	16	74	1 667	4 444	6 207
	1990	2	12	18	87	2 123	5 431	7 673
2.	1985	0	39	30	15	12	0	96
	1990	2	33	43	46	17	2	143
3.	1985	55	140	84	58	25	2	364
	1990	126	262	116	39	14	0	557
4.	1985	186	959	902	693	495	21	3 256
	1990	2 214	7 723	2 535	2 073	1 251	62	15 858
5.	1985	3	10	11	42	622	192	880
	1990	0	1	3	13	431	177	625
6.	1985	1	10	24	33	215	132	415
	1990	0	6	9	24	155	200	394
1.+ 3.	1985	0	0	0	0	9	21	30
	1990	0	0	0	0	7	15	22
1.+ 4.	1985	0	0	1	5	115	1 118	1 239
	1990	0	0	1	2	149	1 591	1 743
2.+ 4.	1985	5	29	33	59	96	17	239
	1990	1	11	37	74	173	13	309
3.+ 4.	1985	27	79	71	63	67	10	317
	1990	69	287	231	197	189	23	996
5.+ 6.	1985	0	0	4	7	62	92	165
	1990	0	0	1	4	30	78	113
Övriga	1985	5	11	17	24	128	1 003	1 188
	1990	15	56	47	33	181	1 289	1 621
Summa	1985	283	1 282	1 193	1 073	3 513	7 052	14 396
	1990	2 429	8 391	3 041	2 592	4 720	8 881	30 054

Andelen återkallade körkort enligt enbart 16 § 4 KKL utgjorde 23 % av samtliga återkallelser år 1985. Andelen har ökat till 53 % under 1990. Motsvarande andel körkort som återkallats enbart med stöd av punkten 1 uppgick år 1985 till 43 % och år 1990 till cirka 26 %. Återkallelse enligt enbart 16 § 1 eller 16 § 4 KKL utgör nästan 80 % av samtliga återkallelser.

Spärrtidens längd vid trafiknykterhetsbrott har, som framgår av tabell 4:2, hållit sig i huvudsak konstant under perioden. År 1985 utgjorde spärrtider längre än 12 månader cirka 72 % av återkallelserna enligt 16 § 1 KKL. Även år 1990 utgjorde de ca 72 %. De vanligaste spärrtiderna var 1990 vid denna återkallelsegrund 12, 15, 18 eller 24 månader. Den längsta spärrtiden, 36 månader, användes bara i 19 fall.

Spärrtiderna vid återkallelse enligt 16 § 4 KKL har däremot blivit kortare i slutet av perioden. År 1985 var spärrtiderna jämnt fördelade över 2 och 3 månader (ca 30 % vardera) medan en spärrtid om 4 månader förekom i cirka 20 % av fallen. En månads spärrtid användes år 1985 i endast 6 % av fallen men uppgick år 1990 till ca 14 %. En spärrtid på 2 månader tillämpades i knappt 50 % och 3 månader i knappt 16 % av fallen 1990. Spärrtider över 5 månader användes i endast 8 % av fallen. År 1985 var den siffran 16 %.

Rikspolisstyrelsen (RPS) har för KK 2000s räkning tagit fram uppgifter ur körkortsregistrets belastningsdel – KKBEL.

Tabell 4:3 Antalet personer med en eller flera anteckningar i KKBEL (källa RPS)

Antal noteringar i KKBEL	År 1990		År 1989-90		År 1986-90	
	Antal personer	%	Antal personer	%	Antal personer	%
1	182 357	86	318 105	80	550 146	71
2	20 909	10	52 659	13	136 740	18
3	4 631	2	13 251	3	45 825	6
fler än 3	5 121	2	12 937	3	46 596	6
Summa	213 018	100	396 952	100	779 307	100

Endast en mindre del av körkortsinnehavarna – för perioden 1986-90 6 % – har fler än tre anteckningar registrerade i KKBEL (tab. 4:3).

Tabell 4:4 Antalet trafikbrott/förseelser i KKBEL, 1986–1990, fördelade efter frekvens (källa RPS)

Brott/ förseelser	Summa	
	Antal	%
Fortkörning med		
1-15 km/tim (046A)	128 062	10
16-30 km/tim (046B)	119 246	9
på väg med hastighetsbegränsning till högst 50 km/tim		
Fortkörning med		
1-15 km/tim (050A)	51 717	4
16-30/km/tim (050B)	173 433	13
31-40 km/tim (050C)	24 941	2
på väg med hastighetsbegränsning över 50 km/tim		
Hastighetsöverträdelser enligt VTK	44 462	3
Bilbältesförseelse (201A)	110 238	9
Otillåten fordonstrafik (020B)	41 541	3
Ej iakttagit stopplikt (020B)	18 929	1
Fört fordon mot rött ljus (021C)	12 969	1
Övergångsställe (023B m. fl.)	1 875	0
Vårdslöshet i trafik	64 053	5
därav grovt brott	799	
Olovlig körning	40 767	3
därav grovt brott	22 587	
Trafiknykterhetsbrott	57 483	4
därav rattfylleri m.m.	30 782	
rattonykterhet m.m.	24 176	
grovt rattfylleri	710	
Olovligt avvikande från trafikolycksplats	7 056	1
Körförbud enligt fordonskungörelsen	11 076	1
Narkotikastrafflagen	22 812	2
Misshandel	22 226	
därav grovt brott	831	
Övrigt	341 493	26
Totalt	1 294 379	100

Hastighetsöverträdelser utgör ca 40 % av antalet brott/förseelser registrerade i KKBEL under den senaste femårsperioden (tab. 4:4).

Brott mot trafikförfattningarna inklusive lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (TBL) utgjorde huvudbrott vid 75 % av lagföringarna (tab 4:5).

Tabell 4:5 Antal lagförda personer efter huvudbrottet (källa SCB)

Huvudbrott	1985	1989
Trafikbrottslagen	34 238	39 041
Övriga vägtrafikbrott	213 594	241 111
Brottsbalksbrott	68 856	64 301
Brott mot andra lagar	28 568	31 092
SUMMA	345 256	375 545

Påföljderna framgår av tabell 4:6.

I 85 % av av lagföringarna blev 1989 påföljden böter, oftast ordningsbot, som används vid lindriga vägtrafikbrott. Av brott mot TBL utgjorde 13 885 trafiknykterhetsbrott. Av dessa brott hade 25 % begåtts av åldersgruppen 18–24 år och 45 % åldersgruppen 30–49 år.

I RPSs register över ordningsförelägganden finns för åren 1985–1989 783 000 godkända ordningsförelägganden registrerade. Av dessa avser 543 000 hastighetsförseelser.¹⁸I övrigt finns 116 000 bilbältesförseelser, 41 000 brott mot regeln otillåten fordonstrafik, 20 000 brott mot stopplikt; övriga förseelser utgör 49 000.

4.5 Probleminventering

4.5.1 Allmänt

Körkortsingripandet kan delas in i tre olika grupper. Till den första gruppen, som är den mest frekventa, hör återkallelser för trafikbrott och/eller trafikförseelser enligt 16 § 1–4 KKL. Den andra gruppen återkallelsegrunder hänför sig körkortshavarens medicinska eller övriga personliga förhållanden, 16 § 5–7 KKL. Den tredje gruppen omfattar ingripanden på formella grunder, exempelvis när ett föreläggande om läkarundersökning inte iakttagits. Hit hör också den egna ansökan om återkallelse (16 § 8–10 KKL).

Tabell 4:6 Antal personer som godkänt strafföreläggande, meddelats åtalsunderlåtelse eller dömts för brott mot TBL under 1989 (källa SCB)

Brott mot	Fängelse	Skydds- till- syn	Vill- korlig dom	Böter alla	därav straff- före läggande	Annan på- följd	därav åtals- under- låtelse	SUMMA
TBL								
Vårds- löshet i trafik	105	27	25	12 046	9 781	553	532	12 756
Olovlig körning	355	40	12	8 336	7 274	2 064	1 901	10 807
Ratt- fylleri	5 247	1 264	365	268	9	266	95	7 410
Ratt- onyk- ter- het	16	3	2	6 355	4 946	99	93	6 475
Smit- ning	34	8	4	1 405	793	131	125	1 582
Övrigt				9	5	2	2	11
SUMMA	5 757	1 342	408	28 419	22 808	3 115	2 748	39 041
VTK				22 868	16768	449	447	23 317
Övriga trafik- för- fattn.	4		2	16 568	14 236	1 349	1 337	17 923

4.5.2 Trafikbrottet som signal för körkortsmyndigheten

Endast den, som uppfyller personliga och medicinska krav (lämplighet) samt krav som avser kunskaper och förmåga att trafiksäkert framföra motorfordon (kompetens), erhåller förar- behörighet (7 och 14 §§ KKL).

I Sverige finns för närvarande, som tidigare nämnts, cirka 5,1 miljoner körkortshavare. Den kontroll av förarfärdigheter som sker när behörigheten första gången förvärvas görs vid ett till- fälle. Det är först under tiden för innehavet som den egentliga kontrollen kan ske och för närvarande sker endast om körkorts-

havaren handlar på ett sätt som medför att hans lämplighet och/eller kompetens ifrågasätts.

År 1990 återkallades drygt 30 000 körkort. Samtidigt meddelades knappt 22 800 körkortshavare varning i stället för återkallelse. Sammantaget utsattes sålunda 1 % av körkortshavarna för ingripande. De allra flesta körkortshavarna blir alltså aldrig utsatta för någon kontroll om de uppfyller kraven sedan förarbehörighet en gång erhållits.

De trafikregler som finns uppställda avser att tillgodose trafiksäkerhetsintresset; om reglerna efterlevs hålls trafikolyckorna nere. Flera undersökningar har visat att det föreligger ett samband mellan antalet brott/trafikförseelser som en förare dömts för och antalet olyckor som denne råkar ut för (32–33, 98–104).

I det mönster som en bilförare utvecklar under innehavstiden hänger beteendena samman. Det är sällsynt att en förare gör sig skyldig till återkommande regelöverträdelser i ett avseende medan han i andra betar sig regelanpassat. En finländsk studie tyder på att köruppträdandet generellt sett är endera regelanpassat eller regelöverskridande. Den visar att förare som överskrider hastighetsgränserna med mer än 10 km/tim också begår fem gånger så många brott mot andra regler som förare som håller fartgränser bättre (105).

En förares olämpliga beteende i trafiken utgör en signal till körkortsmyndigheten att utreda fortsatt innehav av förarbehörighet. Trots detta används inte signalen i tillräcklig utsträckning av körkortsmyndigheten i syfte att utröna den individuella orsaken bakom felbeteendet för att därefter förbättra den enskilde förarens lämplighet och kompetens. Exempelvis kan den nyblivne körkortshavaren genom sitt körsätt visa att han ännu inte funnit sig tillrätta i trafiken och den äldre föraren att han inte behärskar en komplicerad trafiksituation. En körkortshavare borde i dessa och liknande fall av trafiksäkerhetskänsyn få behålla behörigheten endast om han visar att de krav som uppställs vid förstagångsförvärv fortfarande uppfylls. Den omständighet som föranlett ifrågasättandet bör då beaktas särskilt.

4.5.3 Återkallelse enligt 16 § 1–4 KKL

Trafikanter avhålls från att bryta mot trafikregler genom straffrättsliga påföljder vid upptäckt. Straffet har såväl en allmänpreventiv som en individualpreventiv funktion. Straffet avskräcker personer från att begå brott och förmår lagbrytaren att

avhålla sig från att begå brott på nytt. För att dessa effekter skall uppnås erfordras att sanktionen är rimligt avpassad efter trafikbrottets svårhetsgrad, dvs. att det föreligger en viss proportionalitet, att sannolikheten för upptäckt och straff är och upplevs som stor samt att påföljden och storleken därav är kända.

Även risken för ett administrativt ingripande, såsom ett ingripande mot innehav av en förarbehörighet, påverkar både allmänpreventivt och individualpreventivt förarnas vilja att följa trafikreglerna.

Det straffrättsliga förfarandet innebär en prövning av skuld och ett därtill välavpassat straff för vad körkortshavaren låtit komma sig till last i det enskilda fallet. Ingripandet mot förarbehörigheten däremot innebär en prövning av körkortshavarens framtida lämplighet att inneha behörighet med ledning av vad som är känt om honom, i syfte att skydda andra trafikanter mot skador han kan antas orsaka. Både återkallelseförfarandet och det straffrättsliga förfarandet har således till övergripande syfte att förmå körkortshavaren att respektera och följa trafikreglerna och härigenom främja trafiksäkerheten.

De straffrättsliga bestämmelserna återfinns främst i TBL. Däri behandlas trafiknykterhetsbrotten, smitning, olovlig körning och vårdslöshet i trafik. Påföljderna för brott mot TBL är dagsböter och fängelse men även villkorlig dom och skyddstillsyn kan förekomma. I vägtrafikkungörelsen (1972:603, VTK) återfinns regler om straff för t. ex. hastighetsöverträdelse och körning mot rött ljus. Vid brott mot VTK är påföljden penningböter. Bötesbeloppet är maximerat till 1 000 kr¹⁹. För närvarande uppgår ordningsboten för en hastighetsöverträdelse med 30–40 km/tim på 70-väg till 900 kr.

Det straffrättsliga förfarandet handhas av polismyndigheten (ordningsbot), åklagarmyndigheten (strafföreläggande och åtalsunderlåtelse) och de allmänna domstolarna.

Av de redovisade uttalandena i avsnitt 4.2 om synen på körkortsingripandeinstitutets rättsliga karaktär framgår att ingripandet alltmör kommit att likställas med ett straff. Det finns en mängd olika förklaringar till varför det i dag av allmänheten uppfattas som ytterligare ett straff utöver det bötesstraff som följer på det felaktiga trafikbeteendet och till att ingripandets betydelse som en skyddsåtgärd för andra trafikanter blivit alltmer oklar. En av anledningarna till detta står enligt KK 2000 att finna i systemet med spärrtider.

Spärrtiden har tillkommit i syfte att utgöra en observations-

tid för körkortsmyndigheten och en rehabiliteringsfrist för körkortshavaren. När spärrtiden löpt ut och innan ny behörighet ges, skall körkortsmyndigheten kunna iaktta om en bestående förändring inträtt i personens lämplighet som körkortshavare.

Systemet med spärrtiden som en provotid fungerar emellertid inte på avsett sätt. En kort spärrtid hinner inte tjäna som observationstid. De korta spärrtiderna har också på grund av sitt stora antal och krav på snabb handläggning orsakat stora problem och processekonomiska kostnader i förvaltningsdomstolarna. Att spärrtiden i stället fungerar som ytterligare ett straff framgår tydligast vid återkallelse med anledning av trafiknykterhetsbrott. Spärrtidens längd fastställs därvid oftast utifrån storleken av den straffbara promillen. Mindre hänsyn tas till den enskildes alkoholtillvänjning och körsätt eller trafikförhållandena. Återkallelsen av behörigheter torde uppfattas som en hårdare reaktion för den enskilde än den straffrättsliga påföljden, vanligen ett lågt bötesstraff. En norsk undersökning visar att körkortshavare kan tänka sig att betala ett större belopp för att undgå en indragning av en behörighet än för att undgå en straffrättslig påföljd (106).

En annan anledning till att spärrtidens funktion som provotid inte fungerar är reglerna om återförvärv av behörighet efter spärrtidens utgång. För närvarande behöver nytt förarprov avläggas först vid spärrtider från 12 månader och uppåt. Endast när återkallelse sker på grund av ett trafiknykterhetsbrott eller grov allmän brottslighet brukar spärrtiden överstiga 12 månader. Av uppgifterna i tabell 4:2 framgår att flertalet ingripanden i dag görs med stöd av 16 § 4 KKL. Spärrtiden bestäms därvid till några månader. Även vid återkallelse på andra grunder är spärrtiden ofta kortare än 12 månader, sammantaget vid ca 70 % av alla återkallelser. Någon ny prövning av förarens kompetens kommer då inte i fråga.

Dagens förfarande med korta spärrtider och ett automatiskt återlämnande innebär stora möjligheter att undgå de negativa effekterna av ingripandet genom olika former av planering. Det stora problemet för flertalet hastighetsöverträdare är de ekonomiska avbräck i deras yrkesverksamhet som återkallelsen föranleder. Likaså drabbas familjer utan allmänna kommunikationer värre än andra utan att den enskildes förarbeteende behöver förbättras.

Dagens lagstiftning innebär således att körkortshavaren oftast återfår behörigheten automatiskt, dvs. utan krav på körkortstillstånd och/eller nytt förarprov, trots att sådant krav utgör huvudregeln. Undantagen har blivit legio. Körkortshavaren

som blir av med sin behörighet beroende på att han genom ett brott har visat sig olämplig som bilförare, återfår alltså behörigheten utan att behöva dokumentera att han åter besitter den lämplighet som enligt körkortslagstiftningen fordras för att få behörigheten. Ingripandet har kommit att uppfattas som ett straff eftersom dess karaktär av säkerhetsåtgärd därigenom försvunnit.

4.6 Överväganden

4.6.1 Allmänt

Det är för KK 2000 självklart att ett ingripande mot en innehavare av en förarbehörighet endast kan motiveras som en säkerhetsåtgärd och på intet sätt bör jämföras med ett straff. Anledningen till ett ingripande mot en förarbehörighet bör endast vara att skydda andra trafikanter från skador som den felande innehavaren kan komma att orsaka. Körkorthavaren bör därför inte utan kontroll av om lämplighet och kompetens förbättrats få fortsätta som fordonsförare. Samtidigt får den allmänpreventiva effekten av ett ingripande inte minska och, om möjligt, skall den individualpreventiva effekten öka. Ett nytt förfarande får inte heller av den enskilde föraren upplevas som mindre allvarligt än i dag.

4.6.2 Villkorad återkallelse eller pricksystem

Enligt gällande regler registreras en enskild mindre trafikförseelse, som inte resulterar i en återkallelseprövning, i körkortsregistret med en underrättelse till körkorthavaren om att en återkallelse av behörigheten kan komma i fråga vid upprepning. Först när en person har gjort sig skyldig till flera sådana förseelser kommer en återkallelse av körkortet i fråga enligt 16 § 3 KKL. I praxis har tre förseelser inom loppet av två år krävts för att ett ingripande skall ske.

I många fall återkallas inte behörigheten vid allmänna ombudets första ansökan om körkortsingripande trots att innehavaren gjort sig skyldig till upprepade förseelser. Domstolen finner att det föreligger särskilda skäl att i stället meddela en varning. Även vid återkallelseprövning enligt andra grunder finns möjlighet att meddela en varning i stället för en återkallelse om det föreligger särskilda eller synnerliga skäl.

Både dagens ingripandeförfarande vid mindre trafikförseelser och varningsinstitutet kan sägas innebära att återkallelsen

skjuts upp eller villkoras av en framtida händelse. När varning en gång meddelats leder nämligen en ny prövning enligt 16 § 3 KKL eller annan återkallelsegrund inom en kortare tidsperiod så gott som alltid till att behörigheten återkallas.

En möjlighet till ett ändrat system skulle vara att låta varje första förseelse leda till en villkorad återkallelse. Ett skäl skulle vara att behörighetshavaren därefter skulle vinnlägga sig om att följa trafikreglerna. Om innehavaren gör sig skyldig till ytterligare en förseelse inom en bestämd tidsperiod skulle villkoret förfalla och vid återfallet rendera en återkallelse med en sammanlagd spärrtid för båda förseelserna. Därmed skulle problemet med de korta spärrtiderna försvinna. Ett sådant förfarande kunde emellertid inte gälla allvarligare överträdelser, såsom grava trafiknykterhetsbrott. Dessa måste som i dag leda till ovillkorad återkallelse.

En villkorad återkallelse skulle med gällande återkallelsegrunder komma i fråga vid förseelser av typ allvarligare hastighetsöverträdelser. Även andra slag av farliga beteenden i trafiken borde dock kunna omfattas av ett villkorat ingripande. Uppräkningen av förseelser av sådan karaktär i 16 § 4 KKL kan tjäna till ledning. De flesta förseelser som skulle omfattas av ett villkorat förfarande är alltså sådana som föranleder obligatorisk återkallelse i dag.

Ett annat sätt att uppnå en uppskjuten återkallelse är att införa ett pricksystem. Senast togs frågan upp i körkortsutredningens betänkande Fortsatt körkortsreform och den därpå följande propositionen (prop. 1979/80:178) om fortsatt körkortsreform. Något förslag om pricksystem lades inte fram, främst därför att effekterna av systemet ansågs tveksamma från såväl brottsförebyggande som pedagogiska utgångspunkter. Vidare åberopades att systemet skulle motverka strävandena mot en mer individualiserad och nyanserad bedömning i körkortsärenden. Utredningen uppskattade att endast en liten andel körkortshavare skulle komma att uppnå den prickbelastning som ledde till ett ingripande.

I många andra länder finns olika utformade pricksystem. De skiljer sig åt i fråga om vilka brott/förseelser som föranleder prickar och vid vilken nivå ingripande sker. I de flesta system finns både en grupp förseelser som inte omfattas av pricksystemet och en grupp som leder till direkt återkallelse utan prickförfarande.

VTI har för KK 2000s räkning beräknat sannolikheten för återkallelse vid upprepade fortkörningar (107). Enligt denna analys resulterade polisens hastighetsövervakning under

1989 i drygt 13 500 ingripanden där hastighetsgränsen överskreds med mer än 30 km/tim. Drygt 600 överskridanden över 30-gränsen med 21–30 km/tim registrerades.

VTIs beräkningar visar att antalet återkallelser minskar drastiskt om återkallelsen görs beroende av att överträdelsen upprepas. Överskridande av hastighetsgränsen med mer än 30 km/tim mer än en gång under en tvåårsperiod förekommer som mest i 306 fall, vilket skulle betyda endast 153 återkallelser per år. När kontrollperioden utsträcks till tre år ökar återkallelserna till 222 per år. Om överskridande av hastighetsgränsen med mer än 20 km/tim väljs som återkallelsegrund kan återkallelserna per år beräknas till drygt 2 000 vid en kontrollperiod av två år och 2 865 när kontrollperioden är tre år. De gjorda beräkningarna förutsätter att bilisten inte ändrar hastighetsbeteendet efter ett polisingripande. Man kan befara att anpassningen till hastighetsgränserna försämrats om återkallelse av körkortet sker först efter en andra överträdelse av hastighetsgränsen med mer än 30 km/tim. Året efter införandet av nuvarande återkallelse regler, den 1 juli 1986, minskade nämligen andelen fordon som körde mer än 30 km/tim över hastighetsgränserna med omkring 30 % jämfört med året före.

VTI har vidare beräknat sannolikheten av att körkortet återkallas för några "typförare" definierade med hänsyn till årlig körsträcka och hastighetsval under gällande regler. Polisens nuvarande nivå på hastighetsövervakningen förutsätts gälla. En genomsnittsbilist kör 1 410 mil per år. Om hastighetsgränsen överskrids med mer än 30 km/tim riskerar genomsnittsbilisten körkortsåterkallelse 1 gång på 344 år. Om återkallelse i stället skulle ske när hastighetsgränsen överskrids med mer än 20 km/tim är sannolikheten att råka ut för ett polisingripande för genomsnittsbilisten ett ingripande på 80 år.

Som framgått av VTIs siffror ävensom av redogörelsen för körkortsutredningens slutsatser beträffande ett pricksystem skulle endast en mindre grupp körkortshavare således bli berörd av ett pricksystem. Den statistik RPS tagit fram för KK 2000s räkning – tabell 4:3 – talar i samma riktning.

Villkorad återkallelse eller pricksystem löser inte de angivna bristerna i förfarandet främst därför att risken för att en regelbundet felande förare skall upptäckas är liten. Risken att upptäckas två gånger är minimal. Det villkorade förfarandet skulle fungera som en varningssignal innan ingripande sker. Samtidigt skulle förfarandet innebära en försvagning av skötsamhetsincitamentet hos dem som inte ännu ådragit sig villkoret eller någon prick.

4.6.3 Spärrtider

Spärrtid förekommer vid återkallelse enligt 16 § 1–6 KKL. Bakgrunden till de regler som gäller i dag framgår av avsnitt 4.2.2.

Det är KK 2000s mening att korta spärrtider i praktiken inte kan fungera som den observationstid som var tänkt vid deras införande, än mindre som rehabiliteringsfrister. De har som tidigare visats snarare kommit att uppfattas som ett ytterligare bestraffningsmoment. Om man vill återge spärrtiden vid trafikförseelser dess karaktär av observationstid för körkortsmyndigheten kan korta spärrtider inte tillämpas. Även i fall med längre spärrtider kan ifrågasättas om observations- och rehabiliteringsaspekten har en reell innebörd.

Ett sätt att uppnå avsedda syften med spärrtiden är att genomföra en förlängning och, på samma sätt som vid t. ex. grovt rattfylleri, i KKL föreskriva en minsta återkallelsetid för vissa brott/förseelser. Kortare spärrtider skulle därvid kunna komma i fråga på samma grunder som idag, nämligen som avvikelser från KKL vid synnerliga skäl och utan fara för trafiksäkerheten, dvs. tillämpas endast i speciella undantagsfall.

Emellertid anser KK 2000 att enbart en förlängning av spärrtiden inte innebär någon lösning i sig. Visserligen torde en förlängning verka mera avskräckande på körkortshavarna än dagens korta spärrtider. Bakom en sådan attityd ligger samma avskräckningsmoment som inom straffrätten. Uppfattningen att en återkallelse av förarbehörigheten vid trafikbrott/förseelse är att jämställa med ett straff har, som tidigare framhållits av KK 2000, ansetts olycklig och tjänar varken som attitydpåverkan eller trafiksäkerheten. Spärrtiden för en trafikförseelse kan rimligen inte heller göras så lång för alla förseelser att huvudregeln att behörigheten återfås efter återkallelse endast efter körkortstillstånd och godkänt förarprov, alltså 12 månaders spärrtid, kommer att gälla. I nuvarande system består den individualpreventiva effekten av en återkallelse ofta i att körkortshavaren förbjuds att befinna sig på vägen för en tid och därigenom hindras från att begå ytterligare trafikbrott. Det är enligt KK 2000 klart att en körkortshavare inte blir bättre förare bara för att spärrtiden blir längre om inte en förlängning av spärrtiden också medför att det signalvärde som trafikförseelsen utgör utnyttjas bättre av körkortsmyndigheten.

4.6.4 Andra reaktionsformer

Ett ingripandeförfarande kan även bygga på tanken att det skall bota de brister i den felande förarens trafikbeteende som iakttagits. Brister i denna kompetens kan föreligga i bl. a. följande avseenden och kräva följande åtgärder.

<i>Brister i</i>	<i>Åtgärd</i>
kunskap	ytterligare utbildning
färdighet	ytterligare utbildning
attityder, sociala förhållanden	terapi, gruppsamtal
nykterhet och liknande	tekniska anordningar, terapi

I Sverige i dag tillämpas inte sådana åtgärder som påföljd vid ett avvikande trafikbeteende men frågan om att införa sådana har diskuterats bl. a. i trafikmålskommitténs betänkande Rätten till ratten och i prop. 1975/76:155. I propositionen behandlades kommitténs förslag i frågan om rehabilitering av trafikbrottslingar. Kommittén ansåg att det förelåg en brist på positiva moment i bestämmelserna om straff- och körkortspåföljder. Strävan inom trafikrätten måste vara att hjälpa trafikanter att inte återfalla i brott. Olika undersökningar syntes inte ge något entydigt svar beträffande vilka trafiksäkerhetsfrämjande effekter som kunde uppnås. Övervägande skäl talade enligt kommittén för att införa undervisning som behandling vid trafikbrott. Man fann det viktigt att den enskilde kände det som en belöning att aktivt medverka i rehabiliteringen och förordade därför bl. a. en viss förkortning av spärrtiden vid körkortsåterkallelser för den som genomgått en av TSV godkänd kurs. Utbildningen skulle anpassas till den typ av brott som körkortshavaren gjort sig skyldig till. Även möjligheten till gruppsamtal borde övervägas. Kommitténs förslag ledde inte till lagstiftning. Enligt departementschefen borde trafiknykterhetsbrottslingarna – som tillhörde kategorin där rehabiliteringen behövdes bäst – behandlas inom den ordinarie nykterhetsvården och kriminalvården.

I betänkandet Trafiksäkerhet – problem och åtgärder (Ds K 1980:6)fördes trafikmålskommitténs förslag rörande rehabilitering av trafiknykterhetsbrottslingar vidare. Rehabilitering av trafiknykterhetsbrottslingar skulle, ansågs det, ge begränsade trafiksäkerhetsmässiga effekter. Kostnaden för denna olycksreducerande verksamhet skulle överstiga olyckskostnaderna och det ifrågasattes därför om det var ändamålsenligt att ägna kraft

och resurser åt ett program för återanpassning av den begränsade grupp trafiknykterhetsbrottslingar som kunde nås med sådan insatser. Insatserna borde i stället sättas in på att förebygga alkoholförtäring i samband med körning. Eftersom sambandet mellan trafiknykterhetsbrott och annan brottslighet var belagt borde frågan om lämpliga rehabiliteringsåtgärder bedömas i anslutning till motsvarande ordning för andra brottslingar.

Inom den svenska kriminalvården bereds i dag den som dömts för trafiknykterhetsbrott möjlighet att genomgå kursen Rattfällan. Erfarenheterna har hittills varit goda. En utvärdering väntas under våren 1991. En motsvarande kurs hålls bl. a. i Stockholm inom skyddsvärnet.

I Tyskland utfärdas ett nyförvärvat körkort alltid provisoriskt under två år. För nyblivna körkortshavare, som gör sig skyldiga till trafikförseelser, finns ett krav på deltagande i fortbildningskurser för fortsatt körkortsinnehav. Trafikförseelserna delas upp i två kategorier, A resp B. Om körkortshavaren under de första två åren gör sig skyldig till en kategori A-förseelse eller två kategori B-förseelser måste han delta i en fortbildningskurs som omfattar sju dubbeltimmar teoretisk och praktisk utbildning om speciella nybörjarproblem. Fortbildningen har formen av gruppsamtal med speciellt utbildade trafiklärare. Om körkortshavaren gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott sker även samtal med psykolog. Begår körkortshavaren därefter nya förseelser krävs ytterligare fortbildning och nytt förarprov. Klarar körkortshavaren inte förarprovet eller genomför han inte utbildningen kan körkortet dras in.

Undersökningar har visat att åtgärder i form av ytterligare utbildning eller liknande påföljd endast har effekt som komplement i ett förfarande med möjlighet att återkalla eller ifrågasätta behörigheten (108). Grunden för ett effektivt ingripandesystem måste därför utgöras av dels ett straffrättsligt förfarande och dels en möjlighet att återkalla körkortet. Ingenting hindrar dock att körkortsmyndigheten får föreskriva kompletterande åtgärder i enskilda fall i syfte att hjälpa förare med lämplighets- eller kompetensbrist att på ett snabbare sätt få tillbaka behörigheten.

Möjligheten att begränsa risken för trafikfarligt beteende medelst tekniska hjälpmedel har under olika tider prövats beträffande trafiknyktra förare. En teknisk anordning som omöjliggör igångsättande av bilen när föraren är onykter har tagits fram i Australien och i USA. De olika system som finns bygger på kontroll av utandningsluften.

4.6.5 Obligatoriskt förarprov efter återkallelse

För närvarande är nytt förarprov obligatoriskt efter återkallelse för trafiknykterhetsbrott ävensom andra brott där spärrtiden bestämts till minst ett år. Av vad som tidigare redovisats om återkallelsetidernas längd framgår att det i dag är regel att flertalet körkort återlämnas automatiskt eller i vart fall utan krav på nytt godkänt förarprov efter spärrtidens utgång.

En tänkbar förändring i körkortssystemet som omnämns i direktiven är att regelmässigt kräva förarprov för att på nytt få behörighet, oavsett varpå en återkallelse grundar sig och på spärrtidens längd.

Ett sådant krav gäller i dag för nyblivna körkortshavare för att återfå behörigheten om den återkallats enligt 16 § 1–6 KKL inom en tvåårsperiod oberoende av spärrtidens längd. Skälen till detta är att de nyblivna förarna inte anses fullärda trots sin nyvunna behörighet och att dessa förare utgör en stor olycksrisk. Den grundläggande tanken är att en körkortshavare som gör sig skyldig till en återkallelsegrundande förseelse inte tillägnat sig de kunskaper och attityder som avsetts med grundutbildningen. Förarbehörigheten är att betrakta som ett kompetensbevis. Genom att den felande föraren åter ställs inför ett grundläggande förarprov markeras på ett påtagligare sätt att rätten att framföra motorfordon inte är något självklart utan ett förtroende varmed följer ansvar (prop. 1988/89:134 s. 29–30).

Motivet för förnyat prov för nyblivna körkortshavare bör enligt KK 2000 utsträckas även till dem som innehaft körkort längre tid än två år. Genom en förseelse som kan leda till ett ingripande har körkortshavaren visat att han kan, men inte måste, vara olämplig i trafiken. Antingen har körkortshavaren hela tiden varit olämplig och haft turen att komma igenom dagens system eller så har innehavarens trafikuppträdande förändrats i negativ riktning under innehavstiden. För att förbättra trafiksäkerheten bör körkortsmyndigheten reagera på de signaler som trafikbrottet/förseelsen utgör och närmare undersöka förarens lämplighet och kompetens.

Det kan även ifrågasättas om det är riktigt att göra en åtskillnad utifrån spärrtidens längd när starka skäl talar för antagandet att en förseelse som i dag föranleder en kort återkallelsetid ofta utgör bara "toppen på ett isberg". Ingenting tyder på att beteendet hos den vars behörighet återkallats på kort tid är trafiksäkrare än hos den med en återkallelsetid om tolv månader eller mer. Det torde vara svårt att motivera spärrtidernas olika längd från trafiksäkerhetssynpunkt.

I linje härmed bör återkallelseförfarandet förändras så att prövningen endast omfattar frågan om en behörighet skall återkallas eller inte. Någon spärrtid bestäms inte i samband med återkallelsebeslutet. Med ett sådant förfarande måste den som vill få behörighet igen börja om "på nytt".

4.7 Förslag

4.7.1 Allmänt

Som KK 2000 redovisat i avsnitt 4.6 finns det brister i dagens ingripandeförfarande som gör att trafiksäkerhetseffekter inte tas till vara. Kommittén har funnit att bristerna kan undanröjas, den allmänpreventiva effekten bibehållas och den individualpreventiva effekten öka, om trafiköverträdelser obligatoriskt föranleder en förnyad prövning av lämplighet och kompetens.

Den prövning som sker i dag innan behörighet första gången meddelas består av två steg. Det första steget är den allmänna lämplighetsprövningen då körkortstillstånd enligt 7 § KKL meddelas. Därvid prövas den personliga och den medicinska lämpligheten. Prövningen av den personliga lämpligheten omfattar bl. a. sökandens nykterhet och om han förutsätts respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Det andra steget är den prövning av kunskaper och färdigheter (kompetens) som sker vid förarprovet enligt 14 § KKL.

Den händelse som föranleder ett ifrågasättande av förarbehörigheten utgör en signal till körkortsmyndigheten om olämplighet eller bristande kompetens hos körkortshavaren. Genom händelsen uppkommer anledning att på nytt pröva innehavarens lämplighet och kompetens. Signalen kan vara av olika styrka. I vissa fall är signalen så stark att körkortshavaren skall "tas av vägen" för att andra trafikanter skall skyddas. I andra fall är signalen inte lika stark. Det är styrkan av signalen som avgör vilken omfattning den förnyade prövningen bör ha.

4.7.2 Återkallelse av förarbehörighet

I det fall signalen utgörs av trafiknykterhetsbrott, missbruk, sjukdom och liknande föreligger en så stark signal om olämplighet att behörigheten skall återkallas. Körkortshavaren skall därefter vid ansökan om körkortstillstånd visa att förhållandet som föranlett återkallelsen upphört, dvs. att det allmänna lämplighetskravet enligt 7 § KKL ånyo är uppfyllt. Denne skall vida-

re visa att förarfärdigheterna består, dvs. att kompetenskraven enligt 14 § KKL är uppfyllda. Att kraven är uppfyllda visas genom en medicinsk undersökning inför nytt körkortstillstånd och ett förarprov. Därefter kan en ny behörighet meddelas.

Även i fall av grov vårdslöshet i trafik, grov smitning och andra grova brott som visar på en verkligt kvalificerad hänsynslöshet är signalen tillräckligt stark för att återkallelse skall ske. Även i detta fall krävs ett nytt körkortstillstånd. Lämplighetsprovningen bör utvecklas så att den avser förarens personliga egenskaper.

4.7.3 Körkortsspärr

I andra fall av trafikbrott/förseelser är signalen inte lika stark. Här föreligger endast ett antagande om bristande kompetens som skall utredas vidare. Därför sker ingen återkallelse av behörigheten. Körkortshavaren skall i stället inom en bestämd angiven tidsfrist – en körkortsspärr – genomgå en förnyad provning av sin kompetens, ett förarprov. Fristen bör bestämmas lika för alla körkortshavare och bör vara så lång att den vanliga väntetiden för att få tid för förarprov täcks in och möjligheten att anpassa provet till den egna situationen tas till vara. KK 2000 har funnit att sex månader är en lämplig tidsperiod. Utgångspunkten för fristen skall antecknas i körkortsregistret. Något körkortstillstånd behövs inte. Om innehavaren inte inom den angivna tidsfristen uppvisar ett bevis om godkänt förarprov – innehavaren klarar inte provet eller avstår från att pröva – har han själv visat att det gjorda antagandet var korrekt, varför en återkallelse av behörigheten sker.

Det är således inte det enskilda trafikbrottet som föranleder återkallelsen utan det faktum att förarprovet inte klarats av. Körkortshavaren har själv, genom sitt misslyckande, markerat för prövningsmyndigheten att det föreligger en allvarlig kompetensbrist som inte berättigar till fortsatt innehav.

Provningen kan även visa att innehavaren har erforderlig kompetens varför en återkallelse av behörigheten inte skall ske.

4.7.4 Omedelbart omhändertagande och interimistiska beslut

Möjligheten till omedelbart omhändertagande av körkortet (förarbehörigheten) bör finnas kvar för allvarliga trafikbrott som grovt rattfylleri, grov vårdslöshet i trafik m. m. Även vid upp-

repade brott bör omedelbara omhändertaganden kunna företas. Även möjligheten till interimistiska beslut bör bibehållas.

4.7.5 Upprepade trafikförseelser

Om den som har en löpande körkortsspärr under fristen gör sig skyldig till trafiknykterhetsbrott, grov vårdslöshet i trafik m. m. skall behörigheten återkallas. Detsamma bör gälla om han begår förseelser/brott som första gången skulle föranlett en körkortsspärr. Om en förare gör sig skyldig till flera "16:2-, 3- och/eller 4-förseelser" inom en kortare tidsperiod föreligger inte längre enbart ett antagande om kompetensbrist utan körkortshavaren har själv visat att han är olämplig. Behörigheten bör därför återkallas. Om föraren i stället gör sig skyldig till ytterligare en mindre förseelse ("16:3-förseelse"), som ensam inte skulle ha föranlett en körkortsspärr, bör denna omfattas av den löpande spärren.

Samma system bör gälla inte endast under löpande körkortsspärr utan också vid nya förseelser inom loppet av en kortare tidsfrist efter ett förarprov på grund av en körkortsspärr, förslagsvis sex månader. Genom den korta tid som förflutit från förarprovet har föraren visat att det inte enbart var fråga om ett antagande om en kompetensbrist utan att han är olämplig som förare.

Den starkaste signalen avgör således vilket förfarande som skall tillämpas. Vid körkortsspärr krävs inget körkortstillstånd, däremot vid återkallelse.

Liksom i dag kan körkortsmyndigheten när den utfärdar körkortstillstånd meddela villkor för fortsatt innehav av förarbehörighet.

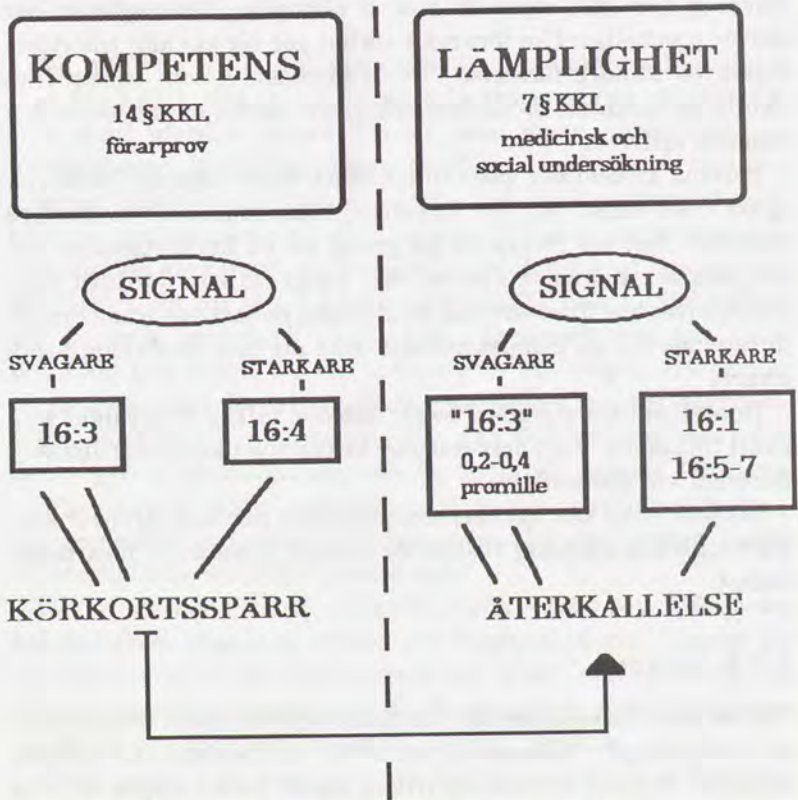
4.7.6 Varning

För de brott/förseelser där återkallelseförfarandet ersätts med en körkortsspärr saknas utrymme för att besluta om varning eftersom fortsatt bilkörning tillåts under körkortsspärren. För de fall där återkallelse behålls som reaktion är utrymmet för varning redan i dag begränsat. I dessa fall utgör grunden för att meddela varning ofta behovet av körkort. Enligt KK 2000s mening är det få skäl som kan väga tyngre än trafiksäkerheten. Med ett system för körkortsingripanden som utformas på det sätt KK 2000 föreslår bortfaller behovet av ett varningsinstitut.

4.8 Förslaget i praktiken

4.8.1 Allmänt

Det är främst två trafikbeteenden som ligger till grund för återkallelse av förarbehörighet; trafiknykterhetsbrott och brott mot en för trafiksäkerheten väsentlig trafikregel. År 1990 återkallades behörigheten för 7 673 personer för trafiknykterhetsbrott och för 15 858 personer för väsentliga regelöverträdelser, vanligtvis hastighetsöverträdelser. Här nedan visas hur den föreslagna ingripandemodellen verkar med utgångspunkt i de nuvarande återkallelsegrunderna.



Figur 4:1 Modell för ingripande mot förarbehörighet

4.8.2 Rattfylleri och grovt rattfylleri (16 § 1 KKL)

Trafiknykterhetslagstiftningen skärptes från och med den 1 juli 1990 (prop. 1989/90:2, JuU2, rskr. 106). Gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken sänktes från 0,5 till 0,2 promille blodalkoholhalt.

Enligt uppgifter från statens rättskemiska laboratorium (prop 1989/90:2 s. 27) har mer än 80 % av de förare som misstänks vara påverkade av alkohol i trafiken en högre alkoholkoncentration i blodet än 1 promille och mer än 60 % har över 1,5 promille. Av dem som döms har 30 % tidigare blivit dömda för rattfylleri. För dem med över 1,5 promille utgör 40 % återfall. Mer än 30 % saknar körkort och många har svåra alkoholproblem.

Enligt KK 2000 kan rattfyllerierna delas upp i fyra undergrupper avseende uppmätt alkoholhalt

1. Alkoholhalten i blodet överstiger 1,5 promille

Spärrtiden bestäms i dag till ett-två år. Ofta relateras spärrtiden till den uppmätta promillehalten. Vid upprepad brottslighet bestäms i många fall spärrtiden till den maximala återkallelsetiden, 36 månader. Möjligheten till varning är i dag så gott som utesluten. Det krävs synnerliga skäl och att trafiksäkerheten inte hotas. Återkallelse kan därför sägas vara obligatorisk.

Obligatorisk återkallelse bör gälla även framdeles. Det beslutade förfarandet (se avsnitt 4.3) om särskild medicinsk prövning för att få nytt körkortstillstånd efter återkallelse på grund av trafiknykterhetsbrott passar väl in i kommitténs förslag till nytt förfarande. Först skall den medicinska lämpligheten vara uppfylld. Därefter provas kompetensen genom ett förarprov.

2. 0,8–1,5 promille

Spärrtiden bestäms i dag från 8 månader till ett år.

Även i detta fall krävs synnerliga skäl och att trafiksäkerheten inte sätts i fara för att meddela varning i stället för återkallelse.

Obligatorisk återkallelse bör gälla även framdeles. I TSVs förslag till föreskrifter om särskild medicinsk prövning angavs gränsen för användning därav till 0,8 promille. TSVs motiv var att återfallsbenägenheten över denna gräns är hög. Kommittén har härvidlag samma uppfattning som TSV och föreslår att gränsen för det särskilda förfarandet sänks.

3. 0,4 – 0,8 promille

Spärrtiden för de tidigare rattonykterhetsbrotten mellan 0,5 och 0,8 promille är vanligen sex månader upp till ett år. Också i gruppen 0,4–0,8 promille är i dag möjligheterna till varning små.

Det är endast en tillfällighet var på promilleskalan en trafiknykter förare hamnar när han tas av polisen och alkoholhalten mäts upp. Obligatorisk återkallelse bör gälla. Ofta återfinns i bakgrunden en alkoholproblematik. KK 2000 anser att det är viktigt att i trafiksäkerhetsarbetet utnyttja denna signal för att få tillstånd en tidigare behandling av ett begynnande missbruk. En påtvingad läkarkontakt bör kunna vara en väckarklocka för både den enskilde och samhället. Som regel bör därför krävas en särskild utredning om nykterheten. Om ett missbruk inte miss-tänks kan sådan utredning avvaras.

4. 0,2–0,4 promille

Området är nykriminaliserat. Justitieutskottet (JuU) har i ut-låtande 1989/90:JuU20, som av riksdagen överlämnats till rege-ringen (rskr. 1989/90:150) och vidare till KK 2000, anfört att utskottet vill framhålla vikten av att de gjorda förändringarna i lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott blir beaktade i den på-gående översynen av körkortslagens bestämmelser. Utskottet hänvisar härvid till sitt utlåtande 1989/90:JuU2 i fråga om återkallelse inom det nykriminaliserade området. Enligt ut-skottet måste en utgångspunkt vid denna översyn vara den återhållsamhet som rent allmänt bör prägla användningen från samhällets sida av sådana åtgärder som är särskilt ingripande för den enskilde.

Enligt nuvarande regler kan varning meddelas när promille-halten understiger 0,5 om det föreligger särskilda skäl. Med KK 2000s förslag kommer varningsinstitutet inte att finnas kvar. Ett ingripande kan därför endast resultera i återkallelse, körkortsspärr eller att åtgärd underläts.

Ett trafiknykterhetsbrott kan utgöra en signal om olämplig-het från nykterhetssynpunkt och bör därför tas till vara. Vid en så låg promillehalt som 0,2–0,4 är dock signalen så svag att obligatorisk återkallelse av behörigheten är en alltför ingripande åtgärd. Det kan inte uteslutas att överträdelsen utgör en engångsföreteelse. Körkortsspärr utgör i detta fall inte ett ade-kvat alternativ eftersom det inte är förarens kompetens som sätts i fråga utan hans lämplighet; en prövning av den person-liga lämpligheten sker inte vid en körkortsspärr.

Upprepad trafiknykterhet utgör däremot en stark signal och bör alltid föranleda återkallelse med krav på förnyad lämplig-hetsprövning vid ansökan om ny behörighet. På samma sätt som upprepade förseelser inom en tvåårsperiod bör föranleda kör-kortsspärr (3 kap. 3 § i författningsförslaget) bör upprepade

lindriga trafiknykterhetsbrott under en tvåårsperiod föranleda återkallelse av behörigheten.

4.8.3 Grov vårdslöshet i trafik (16 § 1 KKL)

Bestämmelsen tar sikte på de grovt hänsynslösa beteendena i trafiken. Återkallelse är i dag obligatorisk och spärrtiden får inte vara kortare än ett år. Varning kan meddelas under samma förutsättningar som vid de allvarigare trafiknykterhetsbrotten.

Signalen om olämlighet är här lika stark som i rattfyllerifallen. Behörigheten skall därför återkallas. Ny behörighet erhålls efter lämplighetsprövning i samband med körkortstillstånd samt förnyat förarprov.

4.8.4 Olovligt avvikande från trafikolycksplats (16 § 2 KKL)

Brottet delas in i ett normalbrott och ett grovt brott (t. ex. smitning från dödsolycka eller trafikolycka med allvarliga person- eller sakskador). I förarbetena anges att smitning i många fall, oberoende av trafikfaran, kan vara uttryck för en betydande brist på sådant omdöme och ansvar som bör fordras i trafiken och att detta kan gälla även vid lindrigare skador. Avgörande skall vara brottets svårhetsgrad ur trafiksäkerhetssynpunkt, varvid skadans art och omfattning beaktas. Spärrtiden är vanligen 2–4 månader. Varning kan förekomma. Ringa fall av smitning leder inte till återkallelseprövning.

KK 2000 finner att grovt brott bör behandlas på samma sätt som grov vårdslöshet i trafik. Smitning från en olycka som orsakat dödsfall eller allvarlig personskada visar, oavsett behörighetshavarens skuld till trafikolyckan, en lika stark signal som i dessa och i de grova rattfyllerifallen. Nytt körkortstillstånd och förnyat förarprov bör krävas. Vid brott av normalgraden är signalen inte lika kraftig varför körkortsspärr får förut sättas vara den åtgärd som är lämpligast.

4.8.5 Upprepade trafikförseelser (16 § 3 KKL)

Hit hör mindre hastighetsöverträdelser och lindrigare fall av vårdslöshet i trafik (1 § första stycket TBL).

Tre förseelser inom loppet av två år krävs i allmänhet för att en körkortsåterkallelse skall bli aktuell i dag. I regel leder den första prövningen till en varning.

Även här, som vid normalgraden av smitning, föreligger en

signal om kompetensbrist snarare än olämplighet. Antagandet därom skall kontrolleras genom ett förnyat förarprov. Vid en första förseelse av denna art bör endast en underrättelse lämnas från körkortsregistret till körkortshavaren om att förseelsen antecknats. Vid en upprepning inom en tvåårsperiod åläggs körkortsspärr.

4.8.6 Brott mot en väsentlig trafikregel (16 § 4 KKL)

Grova hastighetsöverskridanden, rödljuskörningar samt omkörningar på eller i närheten av övergångsställe föranleder för närvarande återkallelseprövning enligt denna punkt. Avgörande är överträdelsens svårhetsgrad ur trafiksäkerhetssynpunkt. Spärrtiden är vanligen 1–6 månader. Varning kan meddelas om det föreligger särskilda skäl.

Allvarligare hastighetsöverträdelser hänförs till denna punkt men har numera fått en särskild reglering. Möjligheten till varning är så gott som utesluten eftersom synnerliga skäl krävs. Spärrtiden är enligt fast praxis två månader för andra än dem som har bilkörning som yrke. Dessas behov av körkort brukar föranleda kortare spärrtid i enlighet med ett regeringsrättsavgörande.

Den signal som ett brott mot väsentliga trafikregler ger uttryck för bör föranleda körkortsspärr.

4.8.7 Opålitlighet i nykterhetshänseende (16 § 5 KKL)

Lagrummet används i dag för att ingripa mot körkortshavare som missbrukar alkohol och andra berusningsmedel t. ex. narkotika. En körkortshavare som under loppet av ett par år omhändertagits enligt lagen (1976:511, LOB) om omhändertagande av berusade personer m. m., upprepade gånger får behörigheten återkallad. Körkortet återkallas regelmässigt i minst ett år men varning kan förekomma.

KK finner att signalen här är likartad den vid rattfylleri från 0,4 promille och därför skall behandlas på samma sätt. Behörigheten bör återkallas och medicinsk utredning föreligga. Nykterhetsprövning och ett förnyat förarprov bör alltså krävas för ny behörighet.

4.8.8 Allmän brottslighet eller andra personliga missförhållanden (16 § 6 KKL)

Brottslighet eller annat avvikande personligt beteende som föranleder fängelse eller institutionsvård räknas hit. Spärrtiden brukar anpassas till frigivning och rehabilitering.

Grunden bör liksom i dag föranleda återkallelse och ansökan om ny behörighet, dvs. samma förfarande som vid trafiknykterhetsbrott över 0,4 promille.

4.8.9 Sjukdom m. m. (16 § 7 KKL)

Återkallelse förekommer vid vissa sjukdomstillstånd och skador, hög ålder och alkoholism. Någon spärrtid bestäms inte. Behörigheten återges när det förhållande som föranlett återkallelsen upphört. Varning kan inte förekomma. Återkallelsen kan här begränsas till att avse viss del av behörigheten.

KK 2000 finner ingen anledning att frångå nuvarande system. Behörigheten skall återkallas. När de mediciska förhållandena åter uppfyller grundkraven får ny behörighet förvärvas. Förarprov skall krävas. Möjligheten att begränsa återkallelsen till viss del av behörigheten skall finnas kvar.

4.8.10 Egen ansökan (16 § 10 KKL)

Den körkortsinnehavare som inte längre önskar inneha förarbehörighet måste i dag vända sig till en domstol för att få den återkallad. Systemet torde verka avhållande. En anmälan till körkortsmyndigheten borde därför vara tillräcklig. Möjligheterna till missbruk (barnen avanmäler gamla föräldrars behörighetsinnehav) motverkas genom att en bekräftelse från körkortsmyndigheten skickas ut till innehavaren i efterhand. En förfalskad avanmälan utgör dessutom ett brott.

4.8.11 Omedelbara omhändertaganden, interimistiska beslut, slutliga beslut m. m.

Brott/förseelser som enligt kap. 4.7.2 bör föranleda omedelbara återkallelser börjar vanligtvis liksom i dag med att polis beslutar omhänderta körkortet (förarbehörigheten) redan på plats eller åklagaren ingriper med ett snabbt beslut om ett omedelbart omhändertagande av körkortet. Beslutet om ett omedelbart omhändertagande skall enligt KK 2000s förslag snarast överprövas av körkortsmyndigheten, som har att häva det eller att återkalla behörigheten interimistiskt. Beslutet kan överklagas

hos förvaltningsdomstol, i första hand länsrätt. Det interimistiska beslutet följs efter utredning av ett slutligt beslut som även det kan överklagas.

Har polis/åklagare inte funnit skäl att meddela beslut om omedelbart omhändertagande underrättas körkortsmyndigheten om händelsen och har självständigt att besluta om behörigheten skall återkallas eller inte. Beslutet kan vara interimistiskt eller slutligt och kan överklagas.

Körkortsspärren kommer med KK 2000s system att tillämpas vid normalfall av smitning, vårdslöshet i trafik och andra förseelser enligt 16 § 2–4 KKL som i dag är återkallelsegrundande. Förseelsen åtgärdas vanligen genom ett ordningsföreläggande eller strafföreläggande. Polis/åklagare underrättar körkortsmyndigheten om utfärdandet/godkännandet.

Körkortsmyndigheten meddelar körkortshavaren en körkortsspärr. Körkortsspärren antecknas i körkortsregistret. Körkortshavaren har möjlighet att få spärren överprövad av förvaltningsdomstol. Ser körkortsmyndigheten i registret att en körkortsspärr redan löper har myndigheten att i stället besluta om återkallelse. Detsamma gäller om förseelsen inträffar inom sex månader i förhållande till tidigare meddelad körkortsspärr eller under provotid.

Frågan om ett godkännande av ett ordnings- eller strafföreläggande även skall kunna omfatta föreläggande om körkortsspärr omfattas av direktiven för åklagar- resp. domstolsutredningen. KK 2000 har därför inte tagit ställning i den frågan.

5 Fordonsförsäkring ur trafiksäkerhetsperspektiv

5.1 Direktiven

Fordonsförsäkringen som ett instrument i trafiksäkerhetsarbetet har hittills beaktats i ganska liten utsträckning. Visserligen ger alla försäkringsbolag bonus resp rabatt på premierna för både trafikförsäkring och vagnsskadeförsäkring, beräknad efter antalet skadefria år. En del bolag ger dessutom rabatter för viss säkerhetsutrustning i fordonet. Den obligatoriska ungdomssjälvriskén är ett annat instrument som kan tänkas bidra till en viss försiktighet i trafiken.

Det är emellertid osäkert i vilken grad olika bonus- och rabattssystem verkligen påverkar förarnas dagliga beteende i trafiken. En sådan påverkan måste rimligen förutsätta att varje förare känner till vad en bonusförlust ekonomiskt innebär, något som mera sällan är fallet, och att det belopp som förloras upplevs som någorlunda kännbart. När det gäller vagnsskadeförsäkringen kan erinras om att många bilar i dag säljs med en sådan försäkring inbakad i priset. Den typen av försäkring ger alltså inte något incitament till ett skadefritt körsätt.

Vid sidan av bonussystemet finns det emellertid en del åtgärder med avseende på fordonsförsäkringarna som skulle kunna övervägas. Det förekommer på sina håll utomlands, bl. a. i USA, att trafikbrott avspeglas i försäkringspremierna utan att försäkringen har tagits i anspråk, t. ex. vid trafiknykterhetsbrott, hastighetsöverträdelser och andra liknande överträdelser. Även för svensk del skulle ett sådant system kunna övervägas.

Återkravsrätten är en annan faktor som skulle kunna påverka trafikbeteendet. I princip finns återkravsrätt endast om försäkringstagaren orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet eller vid vårdslöshet i samband med trafiknykterhetsbrott. Det kan ifrågasättas om inte en utvidgad återkravsrätt skulle vara av värde för trafiksäkerheten. Ytterligare uppslag som är värda att undersöka effekterna av, är att knyta fordonsförsäkringen till körkortshavaren eller att försäkringen för fordonet gäller endast om en viss eller vissa förare använder det. Vidare bör studeras om det är lämpligt med ett system där premierna, från en låg premienivå ökas allteftersom skador uppkommer.

Slutligen skall kommittén undersöka om det är möjligt att öka fordonsförsäkringarnas betydelse som instrument i trafiksäkerhetsarbetet och lägga fram de förslag som undersökningen motiverar.

5.2 Fordonsförsäkringar

Fordonsförsäkring kunde 1988 tecknas hos 16 försäkringsbolag, varav 4 utländska.²⁰ Den består av två delar: en obligatorisk trafikförsäkring och en frivillig motorfordonsförsäkring.

Trafikförsäkringen ersätter dels personskador hos föraren och andra personer i eller utanför det försäkrade fordonet, dels sakskador på annan egendom än det försäkrade fordonet eller egendom som befordras med det. Trafikförsäkringens syfte är att garantera trafikskadelagens krav på att alla som skadas i trafiken skall ha ersättning, oavsett vems felet är.

Den frivilliga motorfordonsförsäkringen ersätter skador på det egna fordonet.

5.2.1 Obligatorisk trafikförsäkring²¹

5.2.1.1 Trafikförsäkringen och trafikskadelagen

De viktigaste bestämmelserna om ersättning ur trafikförsäkring finns i trafikskadelagen (1975:1410, TSL), som trädde i kraft den 1 juli 1976. TSL har ersatt främst 1916 års bilansvarighetslag och 1929 års trafikförsäkringslag. Enligt TSL skall varje motorfordon i princip vara trafikförsäkrat.²² Försäkringen är knuten till *fordonet*.

TSL bygger på uppfattningen att trafik med motorfordon är en särskilt riskfylld verksamhet. De som utövar sådan verksamhet – bilister och andra motorfordonstrafikanter – har därför ett *strikt* ansvar för de skador framförande av fordonet åstadkommer. Ansvar för en skada i trafiksammanhang kan alltså utkrävas även om det skadeorsakande fordonet förts klanderfritt. Eftersom vållande inte förutsätts kan man med en amerikansk term tala om "no fault"-ansvar, dvs. ansvar utan skuld. Det räcker att bilen åstadkommit en skada för att ersättning skall utbetalas. Ansvaret går således utöver det vanliga skadeståndsansvaret, som förutsätter uppsåt, vårdslöshet eller försummelse från den skadevållandes sida.

Vid personskada skyddar TSL *alla* skadelidande ekonomiskt – förare, ägare, brukare, passagerare, fotgängare, cyklister osv. Vid sakskada ger TSL däremot ekonomiskt skydd endast åt *andra* än dem som färdas med det fordon som framkallat skadan.²³ Ersättningen för såväl person- som sakskada beräknas enligt reglerna i skadeståndslagen. Utöver ekonomisk skada ersätts även ideell skada ur trafikförsäkringen, dvs. sveda och värk, lyte och men, samt olägenheter i övrigt.

TSLs regler att tillförsäkra skadelidande ersättning skulle

inte kunna fungera utan försäkringsskydd. Därför är det obligatoriskt för motorfordonsförare att ha trafikförsäkring.

Trafikförsäkring är en självständig försäkringsform. En skadelidande kan visserligen enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer begära ersättning direkt av en vårdslös förare som sedan i sin tur i allmänhet har rätt att få tillbaka pengarna av trafikförsäkringen. I regel saknas emellertid motiv att begära ersättning av föraren eller annan inblandad personligen eftersom försäkringen tar över betalningsansvaret.

Trafikförsäkringen är så gott som heltäckande. Dock kan medverkan till skadan från den skadelidandes sida inverka på rätten till ersättning. Vid personskada är detta rent undantag. Vanlig vårdslöshet inverkar inte på ersättningen om vårdslösheten inte haft samband med rattfylleri. Då kan ersättningen jämkas, dvs. sättas ned. Om en bilförare gör sig skyldig till grov vårdslöshet, varvid han själv skadas, kan ersättningen också jämkas. TSL innehåller samma principer som skadeståndslagen när det gäller jämkning på grund av medvållande.

5.2.1.2 Premier, bonus, malus och självrisk

Genom försäkringstagarnas *premier* skall dels kostnaderna för skadefallen, dels försäkringsbolagets administration täckas. Eftersom trafikförsäkringen är obligatorisk har samhället särskilda krav på övervakning av premiesättningen m. m. Övervakningen sköts av den statliga försäkringsinspektionen.

Premierna för trafikförsäkring skall vara "skäliga" med hänsyn till skadekostnaderna. Eftersom skadekostnaderna varierar för olika typer av fordon och bilmärken, geografiska områden etc. får premierna variera i ett antal avseenden som bestäms av försäkringsinspektionen. Förutom att vara riskskiljande skall de vara objektivt mätbara och möjliga att registrera i olika klasser som beskriver olika farlighets- eller skadekostnadsgrader.

För närvarande skall premiesättning ske enligt ett s. k. riskklasssystem i vilket hänsyn tas till fordonsslag, geografisk zon, körsträcka, bilmärkesklass, bonusklass och helnykterhet.

I den svenska trafikförsäkringen finns *bonus* i sju klasser och är ett slags rabatt på grundpremien. Rabatten ökar ju längre tid försäkringen inte tagits i anspråk.²⁴ Bonusklass 1 har ingen premierabatt. Högsta rabatt uppnås efter sex skadefria år i följd varvid försäkringstagaren uppnår bonusklass 7 med 75 % rabatt på premiekostnaden.²⁵ Efter ett försäkringsår under vilket en ersättningsgill trafikskada inträffat sänks bonusen med två

klasser. Om ingen ytterligare skada inträffar stiger bonusen därefter igen.²⁶ Förorsakas däremot en skada till under försäkringsåret, sänks bonusen med ytterligare två klasser.²⁷

Utomlands förekommer ofta *malus* i trafikförsäkringen. *Malus* är ett tillägg till grundpremien som görs efter det att försäkringen använts för trafikskada. Renodlade malussystem förekommer veterligen inte. När *malus* förekommer är det i kombination med bonus, där det vanliga är ett litet malusinslag och ett stort bonusinslag. Bonus och *malus* gäller egentligen samma sak, nämligen att ianspråktagen trafikförsäkring skall leda till dyrare premie. Skillnaden i praktiken gäller var någonstans på skalan nyteknad försäkring placeras. I bonussystemet sätts den vid 0 % rabatt och i ett renodlat malussystem vid maximal rabatt.

Trafikförsäkring för fysiska personer brukar normalt inte tecknas med *självrisk* (även om TSL medger *självrisk* för fysisk person upp till ett tiondels basbelopp). För uthyrningsfordon är det dock vanligt med *självrisk*. För fordon som ägs av juridisk person – företag, kommun – förekommer t. o. m. mycket höga *självrisk*, enligt överenskommelser som träffas från fall till fall. *Självrisk* berör inte skadelidandes skadeersättning.

Det finns ytterligare några undantag från grundregeln att trafikförsäkringen gäller utan *självrisk*. *Ungdomssjälvrisk* i trafikförsäkringen infördes 1966. Sedan dess har den höjts vid ett antal tillfällen, och uppgår till 1 000 kr. per 1 januari 1990.

Självrisk om 1 000 kr. gäller även i vissa speciella fall i trafikförsäkringen, exempelvis om föraren inte haft giltigt körkort eller om föraren gjort sig skyldig till rattfylleri, varit straffbart påverkad av annat berusningsmedel än alkohol eller orsakat skadan med uppsåt eller genom grov vårdslöshet. Vidare finns *självrisk* med en tiondel av basbeloppet om förare vid transport av farligt gods saknat gällande intyg om utbildning, om godset förorsakat skadan.

Tidigare togs *självrisk* ut för flerskadevållare i bonusklass 1. Från och med andra skadan samma försäkringsår tillämpades *självrisk*. Flerskadesjälvrisk infördes 1981 men slopades 1986 beroende på höga administrationskostnader.

5.2.1.3 Återkrav

Försäkringsbolaget har rätt att återkräva utgiven trafikskadeersättning av skadevållaren (regressrätt) om denne vållat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet eller vid tillfället varit rattfull och vårdlös (20–25 § TSL). Det är med gällande lagstift-

ning inte möjligt att rikta regresskrav mot skadevällare som t. ex. inte erlagt premier, saknar körkort eller olovligen brukat bilen. Försäkringsbolagen tillämpar ofta inte den återkravs rätt trafikskadelagen medger. Regresser mot exempelvis dödsbon förekommer ej, liksom ej heller mot svårt skadade personer.

Är flera fordon inblandade i skadehändelsen och har skadan vållats i samband med förande av det andra fordonet, får utbetalad trafikskadeersättning krävas åter från försäkringen för det andra fordonet. Har vållande förekommit även hos föraren av det förstnämnda fordonet, fördelas ersättningsansvaret mellan fordonens försäkringar proportionellt mot vållandet.

Om det skadevällande fordonet saknar trafikförsäkring eller är okänt får den skadelidande vända sig till *Trafikförsäkringsföreningen*, som reglerar skadan. Trafikförsäkringsföreningen ägs gemensamt av trafikförsäkringsbolagen. Dess kostnader fördelas mellan bolagen. År 1990 anmäldes till Trafikförsäkringsföreningen ca 59 000 skador – mestadels parkeringsskador – vilket innebär en ökning med drygt 80 % sedan 1981. Till 90 % har skadorna vållats av okända fordon. Vid skadefallen 1990 dödades 43 personer och skadades 902 personer.²⁸

5.2.1.4 Samordning mellan trafikförsäkringsersättning och annan ersättning

Trafikskadeersättningen är ett komplement till annan ersättning, främst från socialförsäkringar och avtalsenliga försäkringar. Ideell personskada täcks dock endast genom trafikförsäkringen. Huvudprincipen är i övrigt att annan ersättning skall avräknas från trafikförsäkringsersättningen för att den skadelidande inte skall överkompenseras på grund av skadan.²⁹

Avräkning från trafikskadeersättning sker för

förmåner från socialförsäkringen (den allmänna försäkringen och arbetsskadeförsäkringen)

sjuklön eller pension som utges av arbetsgivare på grund av anställningsavtal (t. ex. sjukpension eller familjepension)

pension på grund av kollektiv tjänstepensionsförsäkring (t. ex. pension enligt ITP-plan)

periodisk ersättning på grund av olycksfalls- eller sjukförsäkring meddelad enligt kollektivavtal (t. ex. avtalsgruppsjukförsäkringen, AGS)

5.2.2 Den frivilliga motorfordonsförsäkringen

Den egna trafikförsäkringen ersätter inte skador på den egna bilen. Vill man ha försäkringsskydd för sitt motorfordon måste man teckna en särskild motorfordonsförsäkring (s. k. kaskoför-

säkring). Den kan täcka vagnsskada,³⁰ brand, stöld, glastruta, maskinskada, räddning, rättsskydd, avbrottsersättning. Om samtliga delar ingår benämns försäkringen helförsäkring (helkasko).

Ingår inte vagnsskada kallas försäkringen för halvförsäkring (delkasko). Premierabatter tillämpas efter i princip samma system som bonussystemet för trafikförsäkringen. Rabatten för delkasko- resp. vagnsskadeförsäkring styrs av trafikbonusklassen och lämnas i regel endast om trafikförsäkring tecknats i samma bolag. Maximal rabatt är lägre än motsvarande vid maximal bonus.³¹

Olika typer av andra rabatter förekommer liksom kopplingar mellan olika typer av försäkringar (hem-, villa-, fritidshus-, båt-, delkasko- och vagnsskadeförsäkring etc.) i syfte att belöna akt-samhet och köptrohet. Finns exempelvis i samma hushåll bonusberättigade försäkringar tecknade i olika namn kan de räknas samman för att ge högre bonus.

När det gäller nya personbilar finns oftast en vagnsskadegaranti som är utfärdad av fabrikanten eller generalagenten. Vagnsskadegarantierna ger i stort sett samma skydd som vagnsskadeförsäkringen. Garantierna är treåriga. Garantierna täcks i flertalet fall genom s. k. leverantörsförsäkringar i svenska eller utländska bolag.

Försäkringsgivaren har avsevärt större utrymme att variera försäkringsvillkoren för den frivilliga motorfordonsförsäkringen än för trafikförsäkringen. Premierna kan differentieras utöver det tidigare nämnda riskklasssystemet. Exempelvis har Skandia en premiedifferentiering efter försäkringstagarens levnadsålder, innebärande att försäkringstagare i den yngsta åldersgruppen har drygt 40 % högre premie för helkaskoförsäkring jämfört med dem i den åldersgrupp som har den billigaste premien.³²

5.2.3 Förenkling av riskklasssystemet

Försäkringsinspektionen aktualiserade 1990 tanken på förenkling av det nuvarande riskklasssystemet. Huvudmotivet är att öka möjligheterna till konkurrens mellan trafikförsäkringsbolagen och för nya distributionsformer för trafikförsäkringen. Försäkringsinspektionen har skisserat tre alternativ, och därvid uttalat sig för det första (109):

1. Det mest långgående alternativet: endast en indelning i fordonsklasser föreskrivs.

2. Ett mindre radikalt ingrepp: förutom indelning i fordonsklasser krävs en riskklassindelning i ytterligare ett eller några avseenden.
3. Den minst ingripande åtgärden: en översyn av föreskrifterna i fråga om bilmärkesklasser och zonindelning vidtas.

Trafikförsäkringsföretag, motororganisationer m.fl. har beretts tillfälle att avge yttrande över promemorian. Med några få undantag förordar trafikförsäkringsföretagen en förenkling av nuvarande system för riskklasser. De flesta bolag förefaller dock vilja ha en gemensam uppgörelse, om än icke myndighetsstyrd, i fråga om exempelvis bilmärkesklassning och bonussystem.

5.3 Fordonsförsäkringar utomlands

5.3.1 Norden

Fram till 1987 hade försäkringsbolagen i *Norge* ett gemensamt bonussystem. Då bröt sig ett av de större bolagen med en fjärdedel av marknaden ut och lanserade ett eget system samtidigt som det tidigare gemensamma systemet reviderades. Det reviderade systemet innebär att startbonus är 20 % på grundpremien. För varje år utan skada får försäkringstagaren ytterligare 10 % bonus. Högsta bonus, 80 %, kan nås efter 17 år. Vid trafikskada som föranleder utbetalning från försäkringen reduceras bonus med 40 procentenheter. Vid bonus under 40 % förekommer sålunda malus. Maximal malus uppgår till 90 % av grundpremien.

Bolaget med eget system har längre intjäningstid till maximal bonus, som dessutom är något lägre.

Gensidige Forsikkring i Norge har infört ett särskilt *återbäringsystem för unga förare*. En överpremie tas ut för 18–22-åringar (från 1 000 NOK för 18-åringarna till 600 NOK för 22-åringarna). Överpremien, maximalt 4 000 NOK, inklusive ränta betalas tillbaka om föraren efter fem år inte ställt några anspråk på försäkringen (110). Positiva resultat har rapporterats i form av 25 % lägre skadeanmälningsfrekvens hos ungdomar som omfattas av återbäringsystemet. Men, som sägs i den preliminära resultatredovisningen: "Om nedgangen skyldes underrapportering, selvseleksjon eller virkelig endring på sikkerheten, kan vi enda ikke si med sikkerhet" (111).

Från och med 1991 har ett nytt system införts i Norge för att avlasta socialförsäkringen kostnader för trafikolyckor. Utgångspunkten är att motorfordonsägarna via den obligatoriska trafikförsäkringen bär ett gemensamt ekonomiskt ansvar för olyckorna.

Trafikförsäkringen, vilket man konstaterat i Norge, täcker emellertid inte de verkliga kostnaderna. Den del av personskadekostnaderna som består av socialförsäkringskostnader – i Norge 400 milj. kr. årligen – har därför fördelats på motorfordonsägarna i form av ett *tillägg* om 200 NOK till trafikförsäkringspremien (för mopeder och traktorer är tillägget 100 NOK). Storleken av tillägget bestäms av Stortinget. Det beräknas på grundval av föregående års skadekostnader. Försäkringsbolagen inlevererar tillägget en gång årligen till staten, vilket – som konstaterats i propositionen – innebär att bolagen har en ”viss likviditetsmessig fordel av ordningen” (112).

Ett annat syfte med systemet är att göra samhällets kostnader för personskador vid trafikolyckor synliga för alla. Systemet skall utvärderas efter att ha varit i kraft i två år.

I *Danmark* förekommer ett bonus-malussystem i tio klasser från 140 % till 30 % av grundpremien. Vid nyteckning placeras försäkringstagaren i klass fyra innebärande 90 % av grundpremien. I princip sker uppflyttning med en klass efter varje skadefritt år, och nedflyttning med två eller tre klasser efter bonusnedsättande skada. Danska försäkringsbolag har inte helt identiska system, men likheterna är så pass stora att försäkringstagare kan flytta mellan bolag utan bonusförlust.

Finland har haft ett bonus-malussystem i tio klasser från 150 % till 40 % av grundpremien. Från 1991 har ett nytt gemensamt bonussystem införts. Det omfattar 15 klasser i steg om 5 %, från 0 % rabatt på grundpremien till 70 % rabatt. I det nya systemet har bonuspåverkande skada större inverkan på premien i början av bonusskalan. Inverkan avtar successivt och är vid maximal bonus något mindre än inom det tidigare systemet. Malusklasserna har slopats; i stället sker uppflyttning på bonusskalan långsammare efter skada.

I *Finland* förekommer ett *obligatoriskt tillägg till trafikförsäkringspremien för att finansiera trafiksäkerhetsarbete*. I trafikförsäkringslagen sägs sålunda: ”Socialministeriet må ock bestämma, att i premien skall ingå ett skäligt belopp för understödande av sådan verksamhet som provas hava allmän betydelse för främjande av trafiksäkerheten” (18 §). Bl. a. finansieras en del av Trafikskyddets – Liikenneturvas – verksamhet härigenom. Tillägget har varit 2 % av premien. Ökande antal bilar och stigande premier har gjort att tillägget numera är 1,1 %.

5.3.2 Andra europeiska länder

Tyskland har ett bonus-malussystem med stor spännvidd. Det omfattar 13 bonusklasser och fyra malusklasser. Högsta bonusklass, dit man kan nå efter 13 skadefria år, innebär en premie motsvarande 40 % av grundpremien. Premien i högsta malusklass är 200 % av grundpremien. Startpremien ligger på 125 %.

Också *Schweiz* har ett bonus-malussystem med många klasser och stor spännvidd. Systemet har fler malus- än bonusklasser. Maximal bonus är 45 % av grundpremien. Maximal malus är 270 % av grundpremien. Startpremien är 100 %.

Holland har ingen enhetlig premietarifiering. Det vanligaste systemet är ett bonus-malussystem i 14 klasser från en maximal bonus om 30 % av grundpremien till en maximal malus om 120 % av grundpremien.

I *Storbritannien* har de flesta bolag egna bonussystem. Högsta bonus innebär vanligen 65 % rabatt på grundpremien. Vissa bolag har inget bonussystem utan enbart en nettopremie. Det finns inget malussystem på marknaden.

I *Frankrike* är trafikförsäkringen visserligen knuten till fordonet, men premien varierar beroende på vem eller vilka som kör fordonet. Om fordonsägaren förbinder sig att ensam föra fordonet får han en viss premierabatt. Låter han nybörjare – personer som haft körkort kortare tid än två år – eller ungkarlar under 25 år använda fordonet måste han betala en överpremie på upp till 140 % (= 240 % av premien inklusive bonus-malus). Vissa bolag har dock slopat denna överpremie. Andra bolag återbetalar hälften av överpremien som betalats under två år om nybörjaren inte orsakat någon olycka.

En koppling finns mellan överpremie och förarutbildning i Frankrike. Om föraren genomgått utbildning enligt den s. k. 16-årsmodellen reduceras överpremien med hälften det första körkortsåret (3.4.2); resten av överpremien tas bort andra året under förutsättning att vederbörande inte rapporterat egenvälld trafikolycka. Alla försäkringsbolag har dock inte samma regler. Vissa bolag tar vid premiesättningen ingen hänsyn till typ av förarutbildning.

Trafikförsäkringen täcker utomståendes (motparters) och passagerares skador (eftersom passagerare räknas som motpart) men inte förarens egna personskador. Den allmänna sjukförsäkringen ger ett grundskydd för egna personskador. Möjlighet finns också att teckna tilläggsförsäkring för förarens egna skador.

Alla bolag i Frankrike tillämpar bonus-malus. Bonusen överstiger aldrig 50 % rabatt av ingångspremien.

5.3.3 Harmoniseringsarbetet inom EG

Inom EG har en rad s. k. direktiv för trafikförsäkringar utfärdats. År 1973 trädde det s. k. *första trafikförsäkringsdirektivet* i kraft (OJ L 103/1972, direktiv 72/166). Det syftade till att ge ett skydd för trafikoffren genom obligatorisk trafikförsäkring, samtidigt som kontrollen vid gränserna av trafikförsäkringsdokument (s. k. gröna kort) skulle avskaffas. Ett antal kommissionsbeslut därefter har gällt tillämpning av det första trafikförsäkringsdirektivet i fråga om avskaffande av gränskontroller avseende trafikförsäkring (beslut 74/166, 74/167, 86/218, 86/219, 88/367, 88/368).

År 1987 trädde det *andra trafikförsäkringsdirektivet* i kraft (OJ L 8/1984, direktiv 84/5). Det säger att den obligatoriska trafikförsäkringen skall täcka både sak- och personskador. Minimibelopp för trafikskadeersättningen fastställdes. I varje medlemsland skall finnas en fond från vilken ersättning utbetalas för sak- och personskador orsakade av oidentifierade eller oförsäkrade fordon. Vidare fastställdes att familjemedlemmar till person som bär ansvaret för olycka inte enbart på grund av släktskapet får uteslutas från rätten till ersättning för personskador.

År 1988 kom ett förslag till ett *tredje rådsdirektiv* om samordning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring vid användande av motorfordon (OJ C 16/1989, COM (88) 644). Syftet var att ytterligare förbättra skyddet för trafikoffren oberoende av var inom EG en olycka inträffar. Alla passagerare, med undantag av föraren och sådana passagerare som känner till att ett fordon är stulet, skall omfattas av den obligatoriska trafikförsäkringen såvitt avser personskador. Sedan parlamentet föreslagit vissa ändringar har kommissionen lagt fram ett reviderat förslag till direktiv som avses träda i kraft 921231 (OJ C 11/1990, COM (89) 625). Ändringarna avser främst en artikel enligt vilken ett trafikförsäkringsavtal skall gälla inom hela EG på basis av en enda premie. Försäkringsavtalet skall ge ett skydd som motsvarar vad som lagstadgas i vart och ett av medlemsländerna och lägst det skydd som föreskrivs i det land i vilket fordonet är hemmahörande.

Vid EG-ministrarnas möte strax före halvårsskiftet 1990 i Luxemburg togs ytterligare ett steg mot att förverkliga EGs inre försäkringsmarknad. Ministerrådet enades då bl. a. om det tredje trafikförsäkringsdirektivet.

5.3.4 Nordamerika

På många håll i *USA* vilar trafikoffrens ersättningsrätt på vanliga skadeståndsregler. Den skadelidandes möjligheter att få ersättning är beroende av om han kan visa att skadevällaren varit vårdslös, och även om han skulle lyckas härmed är det inte säkert att dennes betalningsförmåga är sådan att han kan få ut skadeståndet. De invecklade skadeståndsreglerna leder till att prövningen ofta drar ut på tiden med betydande rättegångskostnader. Systemet har vidare konstaterats medföra skevheter såtillvida att småskador överkompenseras medan större skador underkompenseras. I sin helhet har systemet befunnits skydda trafikoffren dåligt. Försäkringen är inte som i Europa knuten till ett visst fordon, utan till användaren eller användarna.

Olägenheterna har lett till att man i *USA* har försökt konstruera andra ersättningssystem med inriktning på schablonmässigt bestämda ersättningar – inom vissa på förhand bestämda gränser – vilka utgår oberoende av om vållande på bilistens sida eller medvållande på den skadelidandes sida förekommit. Sådana "no-fault"-system innebär snabbare och billigare förfaranden.

No-fault-försäkringen i amerikansk tappning är vanligen en s. k. "first-party"-försäkring, dvs. tecknas av bilisten som skydd för honom själv och hans familjemedlemmar närhelst de drabbas av skada till följd av biltrafik. Till sin karaktär är den en olycksfallsförsäkring. Vanligt är att försäkringen också skyddar tredje man som drabbas av skada, alltså med ett inslag av ansvarsförsäkring. Försäkringarna är i huvudsak gjorda för personskada, men i vissa stater finns inbyggt också skydd mot sakskada.

Sedan 1970-talet har flera delstater i *USA* infört system av no-fault-karaktär. Försök har gjorts att införa enhetliga principer av no-fault-system över hela *USA*, men dessa har inte lyckats. För närvarande diskuteras ett alternativ, "choice no-fault" som innebär valfrihet mellan billigare no-fault-försäkringar och de traditionella försäkringarna med i princip obegränsade möjligheter att rättsligt processa om skadestånd, vilket oftast blir dyrare för skadevällaren.

Vanligen bestäms premien efter ett stort antal riskdifferentierande faktorer. Exempelvis förekommer att trafikbrott och trafikförseelser även utan samband med trafikolycka påverkar försäkringspremien, dvs. att det prickbelastningssystem i körkortsregistret som är vanligt förekommande också används i försäkringssammanhang. Även sådant som typ av förarutbildning

och till och med skolbetyg används då premien bestäms för yngre försäkringstagare.

I *Kanada* har ett unikt system utvecklats i *Quebec*. Sedan 1978 hanteras den obligatoriska trafikförsäkringen av en enda organisation, *Régie de l'assurance automobile du Québec*. Organisationen har tre huvuduppgifter: att kontrollera förarens och fordons tillträde till vägtrafiksystemet, att driva trafiksäkerhetsarbete och att ersätta trafikoffrer. Finansiering sker genom avgifter i samband med dels fordonsregistreringar, dels förnyelse av körkort (vilket sker vartannat år). Eftersom organisationen administrerar såväl fordons- som körkortsregister innebär det att den direkt kontrollerar insamlingen av de finansiella medlen.

Régieorganisationen är det organ som i första hand arbetar med trafiksäkerhetsfrågor i *Quebec*. Organisationen kontrollerar förarutbildning och förarprov. Kontroll av förare sker genom ett system av återkallelse och villkorad återkallelse av körkortsbehörigheter för förare som bryter mot trafiklagstiftningen. Vid sidan av kontroll av fordonsregistrering utför organisationen även säkerhetstester av fordonskomponenter. Utöver dessa löpande trafiksäkerhetsinsatser tar organisationen fram underlag för trafiksäkerhetsåtgärder, förslag till lagstiftning och trafikregleringsåtgärder, genomför trafiksäkerhetskampanjer, följer upp olika målgrupper samt mobiliserar och samordnar olika trafiksäkerhetsintressenter.

Régieorganisationen administrerar också en trafikförsäkring avseende personskador. Syftet är att mildra personskadekonsekvenserna genom att ersätta offren för ekonomiska förluster och genom att tillhandahålla rehabilitering. Inkomstförluster kompenseras genom pensioner så länge offren inte kan ha lika inkomstbringande arbete som före skadan, eller genom livräntor till efterlevande. Vidare ersätter organisationen kostnader för medicinsk och social rehabilitering.

I en översikt av OECD redovisas positiva resultat av detta system (113). Trots att summan för personskadekompensation totalt sett blivit en tredjedel högre än innan Régiesystemet etablerades, har premieavgifterna minskat kraftigt. I fast penningvärde sjönk de med 39 % från 1981 till 1988. Utöver att ersättningen till trafikoffren sålunda blivit högre till billigare kostnad har även snabbheten i hanteringen ökat.

5.4 Kostnader för premier, trafikförsäkringsskador och trafikolyckor

5.4.1 Premie- och skadekostnader

Antalet trafikförsäkrade fordon i Sverige var år 1988 inte fullt 4,4 milj, varav tre fjärdedelar personbilar (tabell 5:1).

Tabell 5:1. Trafik- och motorfordonsförsäkring. Antal försäkrade fordon under årsrisk samt medelpremier vid utgången av 1988 (114).

Fordons- klass	Trafik- försäkring		Motorfordonsförsäkring			
	Fordon under årsrisk 1000-tal	Medel- premie kr	Delkasko		Vagnskade	
	Fordon under årsrisk 1000-tal	Medel- premie kr	Fordon under årsrisk 1000-tal	Medel- premie kr	Fordon under årsrisk 1000-tal	Medel- premie kr
Personbilar	3322	629	3184	498	1548	796
Uthyrn bilar (ej leasing)	23	1708	23	714	2	2160
Taxibilar	12	2845	12	1651	5	3313
Bussar	12	2983	10	2450	7	3772
Lastbilar	229	1525	218	542	154	1884
Traktorer o motorredskap	432		322		202	
Motorcyklar	58	1824	92	351	37	1237
Mopedar	147	248	59	194	21	157
Terräng- skotrar	113	102	89	48	18	463
Övriga	20		339		259	
Summa	4368		4348		2253	

Av personbilarna hade inte fullt hälften vagnsskadeförsäkring. Det beror på att flertalet nya bilar har vagnskadegaranti som vanligtvis gäller i tre år. Vagnsskadegarantierna finns inte med i uppgifterna i tabellen ovan.

Nästan två tredjedelar av personbilsbeståndet finns i högsta bonusklassen (tabell 5:2).

Tabell 5:2. Bonusfördelning för trafikförsäkrade personbilar vid utgången av 1988 (114).

Bonus-klass	Bonus-avdrag %	Antal fordon ultimo 1988 1 000-tal	Fördelning %
1	0	260	8
2	20	167	5
3	30	139	4
4	40	126	4
5	50	153	5
6	60	311	10
7	75	2 059	64
Summa		3 215	100

Tabell 5:3 Trafikförsäkring: försäkrade fordon under årsrisk, skadefrekvens per 1000 fordon och år, samt skadebelopp i kr. (inkl. reserv med två års avveckling) (114).

Fordonsklasser	1986	1987
Antal i tusental:		
Personbilar	3063	3139
Uthyrningsbilar (ej leasing)	16	17
Taxi	10	11
Bussar	5	6
Lastbilar	178	189
Traktorer o motorredskap	386	388
Motorcyklar	47	45
Mopeder	162	153
Terrängskotrar	99	105
Antal skador per år o tusen fordon		
Personbilar	49	52
Uthyrningsbilar (ej leasing)	113	136
Taxi	178	201
Bussar	186	203
Lastbilar	126	131
Traktorer o motorredskap	18	19
Motorcyklar	45	43
Mopeder	16	15
Terrängskotrar	4	4
Skadebelopp per försäkr fordon		
Personbilar	537	
Uthyrningsbilar (ej leasing)	1272	
Taxi	2136	
Bussar	2094	
Lastbilar	1231	
Traktorer o motorredskap	140	
Motorcyklar	1391	
Mopeder	130	
Terrängskotrar	111	

Medelpremien för personbilar vid utgången av 1988 var för trafikförsäkring 629 kr., för delkasko 498 kr. och för vagnsskadeförsäkring 796 kr.

I tabell 5:3 ovan redovisas skadefrekvenser och skadebelopp för *trafikförsäkring* (obs ej motorfordonsförsäkring). För ca 5 % av personbilarna redovisas skador.

Skadebeloppet anger kostnaderna för de person- och sakska-
dor som ersatts ur trafikförsäkring. Skadebeloppet per försäk-
rad personbil uppgick år 1986 till 537 kr. Totalt uppgick ersätt-
ningen ur trafikförsäkring detta år till 2 510 milj. kr. (115). Nå-
got över hälften av ersättningen synes användas för att täcka
personskador; enligt en uppgift är det ca 55 %, ³³ enligt en annan
uppgift 60 %. ³⁴

5.4.2 Trafikförsäkringens andel av trafikolyckornas personskadekostnader

Av intresse är hur stor del av trafikolyckornas personskadekost-
nader totalt som ersätts av trafikförsäkringen och hur stor del
som ersätts genom samhällets olika ersättningssystem.

Vägr trafikolyckornas *personskadekostnader* kan indelas i tre
olika kategorier:

Direkta kostnader (sluten resp öppen vård, läkemedel, medi-
cinska hjälpmedel)

Indirekta kostnader (den produktion samhället förlorar till
följd av sjukskrivning, förtidspensionering och för tidig död)

Kostnader till följd av smärta, lidande och sorg. Dessa kallas
vanligen humankostnader. De kommer inte att behandlas i
det fortsatta.

För år 1985 har de *direkta* och *indirekta* kostnaderna beräknats
i en samhällsekonomisk studie (116). Det verkliga antalet döda-
de och skadade personer det året uppskattades till ca 47 500 och
personskadekostnaderna till ca 4 600 milj. kr. Som framgår av
tabell 5:4 består personskadekostnaderna till en fjärdedel av
direkta kostnader i form av sjukvård, och till tre fjärdedelar av
indirekta kostnader i form av produktionsbortfall.

Tabell 5:4 Samhällets kostnader för sjukvård resp. produktionsbortfall till följd av 1985 års vägtrafikolyckor (beräknat med 5 % diskonteringsränta) (116).

Kostnadsslag	Milj.kr.	%
Sjukvårdskostnader	1186	26
Sjukvårdstransporter	43	
Öppen vård	642	
Sluten vård	501	
Produktionsbortfall	3453	74
Övergående sjuklighet	265	
Långvarig sjuklighet	1395	
För tidig död	1793	
Vägtrafikolyckor totalt	4639	100

Som tidigare nämnts uppgick ersättningen ur trafikförsäkring år 1986 till 2 510 milj. kr., varav uppskattningsvis 55 % avsåg personskador, eller 1 380 milj. kr.

En bedömning av hur stor del av individernas ekonomiska förluster som ersätts av trafikförsäkring resp. samhälleliga ersättningssystem kan nu göras. Bedömningen får avse år 1986 eftersom de senaste uppgifterna om trafikförsäkringsersättning härrör från detta år. En uppdatering till 1986 av trafikolyckornas sammanlagda personskadekostnader ger resultatet 4 835 milj. kr.³⁵ Av dessa kostnader ersattes sålunda 1 380 milj. kr. ur trafikförsäkring. Det motsvarar ca 29 %.

5.4.3 Försäkringsbranschens engagemang i trafiksäkerhetsarbetet

Trafikförsäkringsföretagen engagerar sig i trafiksäkerhetsarbetet dels gemensamt, dels enskilt. Fram till och med 1989 genomfördes de gemensamma insatserna i TRKs – Försäkringsbranschens Trafiksäkerhetskommitté – regi. Från 1990 har Försäkringsbranschens trafiksäkerhetspolitiska råd efterträtt TRK som samordnare. Till de gemensamma insatserna hör det årliga bidraget till NTF om 8,6 milj. kr. (1989 resp. 1990) och under senare år den s. k. vållandekampanjen "Vem hade fel?" som genomfördes i samarbete med TV-programmet Trafikmagasinet i syfte att öka kunskapsnivån hos bilförare om bl. a. trafikregler och deras tillämpning. Samarbetet har även resulterat i andra programinslag. Härutöver finns branschgemensam medverkan i utvecklingsprojekt av olika slag. Ett aktuellt exempel är en handlingsplan för högt placerade, extra bromsljus.

KK 2000 har skickat en förfrågan till trafikförsäkringsbola-

gen om deras insatser i trafiksäkerhetsarbetet.³⁶ Av de svar som inkommit framgår följande.

Folksam har byggt upp en forsknings- och utvecklingsenhet med inriktning på interiör säkerhet i bilar, bl. a. utvärdering av olika bilars säkerhet, utveckling av bilbarnstolar och andra skyddssystem m. m. Enheten utvecklar för närvarande teknik för att mäta vad som hänt i verkliga trafikolyckor (med s. k. crash-recorders,³⁷ datoriserad uppmätning av fordonsdeformationer m. m.).

Riktat till allmänheten har Folksam utvecklat ett förfarande för uthyrning av bilbarnstolar. Det försörjer ca 40 % av det i landet totala behovet av stolar för barn över 9 månader.

Holmia arbetar tillsammans med motorcykelorganisationer för att göra motorcykelåkandet säkrare. Bl. a. ges försäkringsrabatt för godkänd skyddsutrustning.

Länsförsäkringsbolagens insatser i trafiksäkerhetsarbetet sker oftast på lokal nivå av vilka en lång rad exempel redovisats för KK 2000. Det är i regel insatser av informations- och utbildningskaraktär till olika målgrupper som yrkesförare, skolor, nyblivna körkortshavare. Härutöver genomförs utvecklingsprojekt vid Hedemora Bilteknik som ägs gemensamt med försäkringsbolaget Ansvar. Projekten gäller exempelvis luftkuddar, knäbarriärer, takkonstruktioner, glassplitter samt det s. k. alkolåset.³⁸

Skandia arbetar för att dels påverka bilindustrin att genomföra säkerhetshöjande konstruktionsförändringar, dels påvisa säkerhetshöjande åtgärder i trafikmiljön för väghållare och andra trafiksäkerhetsansvariga. Detta sker genom att medverka i projekt av olika slag och att ta fram informationsmaterial.

Trygg-Hansa har under de senaste åren byggt ett center, Protectum, för utbildning, forskning och utveckling i skadeförebyggande syfte. Dess verksamhet koncentreras till tre områden: brand, transport och trafik/trafiksäkerhet. Bolaget medverkar i forsknings- och utvecklingsprojekt samt främjar genom sin fond forskning på områden inom försäkringsverksamheten.

Wasas inställning är att trafiksäkerhetsfrågor skall bedrivas gemensamt för bolagen. Wasa uppger därför att några egna kampanjer eller projekt inte bedrivits.

Uppgifter om bolagens kostnader för trafiksäkerhetsinsatserna har med två undantag inte lämnats. Folksam avsätter ca 0,5 % av premieintäkterna till trafiksäkerhetsforskning och utveckling. Skandia har uppskattat kostnaderna för trafiksäkerhetsinsatserna i egen regi till ca 10 milj. kr. åren 1989 och 1990.

Dessa båda bolag har tillsammans ca 40 % av trafikförsäkringsmarknaden.

En typ av insats som under årens lopp diskuterats i olika sammanhang är hur det unika material om trafikolyckor och skador som ackumuleras hos försäkringsbolagen skulle komma till användning i det samhälleliga trafiksäkerhetsarbetet inte bara på central nivå utan framför allt regionalt och lokalt. Frågan har exempelvis behandlats av trafikolycksstatistik-kommittén (SOU 1975:40), trafiksäkerhetsutredningen (Ds K 1980:6), riksrevisionsverket i en översyn av TSVs resultatanalys (revisionsrapport 1981, Dnr 1978:287), och riksdagens revisorer i en undersökning av fördelningen av ansvaret för vägtrafiksäkerheten (1984/85:23). I propositionen Trafikpolitiken inför 1990-talet (1987/88:50) omnämnde föredragande statsrådet i samband med förslag att förbättra kvaliteten hos bl. a. olycks- och trafikdata som underlag för trafiksäkerhetsarbetet, att försäkringsbranschen hade utfäst sig att ställa sitt omfattande trafikskadematerial till förfogande i det totala trafiksäkerhetsarbetet. Därmed, fortsatte föredraganden, ges möjlighet att på ett bättre sätt än vad som varit möjligt hittills analysera olika olyckssamband i väsentligt större material.

5.5 Överväganden

I det fortsatta diskuteras möjligheten att inom fordonsförsäkringarnas ram påverka trafiksäkerheten på två sätt. Det ena gäller incitament för den enskilde föraren att bete sig trafiksäkert, det andra incitament för försäkringsbolagen att satsa på skadeförebyggande verksamhet.

5.5.1 Ekonomiska incitament för den enskilde

5.5.1.1 Utrymmet för ekonomiska incitament

I syfte att stimulera försäkringstagarna till trafiksäkerhet kan bara ekonomiska incitament komma i fråga och bygga på den enkla principen att ett uppträdande som är bra från trafiksäkerhetssynpunkt skall löna sig genom billigare försäkring och ett dåligt uppträdande leda till dyrare försäkring.

Försäkringens grundtanke är att den enskilde skall kunna klara av skadekostnaderna vid en olycka. Det åstadkoms genom att sprida skadekostnaderna över tiden och över alla försäkringstagare. Premien uttrycker den enskildes genomsnittliga skadekostnad när han som medlem i gruppen försäkringstagare

betalar sin proportionella del av skadekostnaderna för hela gruppen. Detta innebär att den enskilde i princip redan betalat kostnaderna för en olycka han blir inblandad i genom premier erlagda såväl före som efter olyckan.

Att höja premien – det ekonomiska incitamentet – drastiskt efter en olycka strider mot denna grundtanke. Att låta en skada leda till en kraftigt ökad försäkringskostnad skulle innebära att den enskilde dubbelfakturerades för skadekostnaderna: dels har han genom "genomsnittspremien" betalt och kommer att betala sin proportionella del av gruppens samlade skadekostnader (i vilken hans skada statistiskt ingår), dels skulle en extra betalning tas ut efter det att skadan inträffat i form av höjd premie. Den skadefria försäkringstagaren som belönas med lägre premie skulle däremot underfaktureras genom att bidra med mindre än sin proportionella del av gruppens samlade skadekostnader, vilket kan anses strida mot principen att skadekostnaderna bör fördelas över tid och försäkringstagare.

KK 2000 har emellertid funnit att ekonomiska incitament är förenliga med försäkringens grundtanke under två förutsättningar. Om premierna kan sänkas genom att ekonomiska incitament leder till lägre skadekostnader generellt kommer alla försäkringstagare att dra nytta av detta, även de som tillfälligt får förhöjda premier efter skada. Ytterligare en förutsättning är att de ekonomiska incitamenten inte görs så kraftiga att enskilda drabbas på ett orimligt sätt; de har ju tecknat sina försäkringar just för att inte drabbas orimligt ekonomiskt vid en skada. För att avgöra huruvida försäkringssystemet skulle kunna förändras för enskilda försäkringstagare på ett ändamålsenligt sätt måste dock först övervägas om ekonomiska incitament i försäkringen över huvud taget kan tänkas påverka försäkringstagarna till ökad trafiksäkerhet.

I nuvarande system finns såväl positiva som negativa incitament i form av bonussystem och olika slags premierabatter för exempelvis anskaffning och användning av säkerhetsutrustning. Empirisk forskning huruvida sådana inslag i fordonsförsäkringen har trafiksäkerhetseffekter förekommer dock mycket sparsamt och begränsar sig till några nordiska studier, som har gällt systemets förutsättningar att ge säkerhetseffekter (118–121). Därutöver har några teoretiska analyser gjorts (121–123).

De refererade studierna tyder på att incitamenten inte fungerar så direkt att föraren ställer den kalkylerade ekonomiska effekten på försäkringen av exempelvis ett felbeteende mot ett lagligt beteende och därvid fattar ett annat beslut än om den ekonomiska effekten varit en annan. Finns en effekt av för-

säkringsincitament är den snarare allmänt påverkande: genom att föraren på ett ungefär känner till att dåliga beteenden får negativa ekonomiska följder och goda beteenden får positiva kan han, mer eller mindre medvetet, låta sig påverkas därav utan att känna till de exakta följderna. Vidare torde knappast beslut eller beteenden i den enskilda trafiksituationen påverkas av försäkringsincitament, att döma av de refererade studierna. Snarare torde förarens körsätt i stort – den körstil han så småningom etablerar och som är förhållandevis stabil – påverkas. Enligt KK 2000 finns visst utrymme för lämpligt utformade ekonomiska incitament i trafikförsäkringen som skulle kunna påverka den enskilde till ökad trafiksäkerhet.

5.5.1.2 Former för ekonomiska incitament

För att ekonomiska incitament skall ge avsedd effekt på förarens uppträdande bör de ha en koppling till föraren och inte som i dag endast till fordonet. Exempelvis är bonuskarriär inte möjlig för billösa körkortshavare som leasar, lånar eller hyr bil eller för dem som kör bil ägd av t. ex. arbetsgivaren. Andelen personbilar ägda av företag uppgick per den 1 januari 1990 till 16 %, en andel som ökat under åttiotalet och fortfarande ökar (117).

Fordonsanknytningen försvårar vidare möjligheten att utveckla nya typer av incitament, t. ex. att belöna förare med premierabatt efter trafiksäkerhetsutbildning, eller att bestraffa honom för dåligt trafikbeteende, manifesterat genom trafikbrott, med premiehöjning eller med ändrad riskklassificering.

Ekonomiska incitament bör också bygga på principer som gäller under lång tid. Även i detta avseende är försäkringens fordonsanknytning ett problem, t.o.m. ett växande problem eftersom utvecklingen går därhän att människor i allt större utsträckning köper tjänster och funktioner snarare än produkter, vilket bl. a. de olika nytillkomna formerna för leasing är uttryck för. De ekonomiska incitamenten bör följa med föraren, oavsett i vems fordon han sitter.

Såväl positiva som negativa incitament bör vara så pass påtagliga att de är ekonomiskt intressanta för försäkringstagaren. Frågan är om den nuvarande bonusskalans spännvidd eller de vanligen tioprocentiga premierabatterna för anskaffning av säkerhetsutrustning är tillräckliga för att ge effekt som ekonomiska incitament.

Ett annat problem är bonussystemets tröghet. Nästan två tredjedelar av personbilsägarna befinner sig i högsta bonus-

klass. Efter trafikskada som leder till bonusförlust måste försäkringstagaren stanna kvar i näst högsta bonusklass så länge att han har sex skadefria år i följd innan han återigen "belönas" genom att flyttas upp i högsta bonusklass. Skadefri körning borde ge snabbare effekt på premien.

KK 2000 anser det tveksamt om det av trafiksäkerhetsskäl är motiverat att komplicera trafikförsäkringen med olika slags incitament såvida inte försäkringen knyts till föraren. En föraranknuten försäkringskonstruktion får emellertid inte skapa svårigheter för svenska förare utomlands eller utländska förare i Sverige. Den måste i denna mening också vara förenlig med EGs försäkringsdirektiv. KK 2000 vill mot denna bakgrund föra en diskussion om hur ett föraranknutet trafikförsäkringssystem skulle kunna utformas.

5.5.1.3 En föraranknuten trafikförsäkring

Trafikförsäkringens syfte är att skydda trafikanter mot ekonomiska förluster till följd av skador i vägtrafik. Inom ramen härför bör försäkringen utnyttjas för att stimulera trafikanterna till åtgärder och beteenden som främjar trafiksäkerhet.

Trafikförsäkringen kan knytas till förarbehörigheten så att endast den som har gällande trafikförsäkring får framföra de motorfordon förarbehörigheten avser. Den som under viss tid inte avser att köra bil och därför inte tecknar trafikförsäkring skulle ändå kunna behålla förarbehörigheten passiv under viss tid, exempelvis tio år. Om behörigheten aktiverades genom att innehavaren tecknade ny trafikförsäkring skulle en ny tioårsperiod börja löpa. Hade behörigheten varit passiv längre än tio år skulle den upphöra.

Försäkring och premie kan differentieras bl. a. efter den behörighetsklass körkortshavaren låter vara gällande.

Trafikförsäkringen bör som i dag omfatta personskador som orsakas alla trafikantkategorier som skadas vid en trafikolycka med motorfordon. En utvidgning skulle emellertid kunna diskuteras till att gälla skador som härrör från all slags trafik på allmän väg eller gata, dvs. även skador som uppstår vid försäkringstagarens förflyttning som gående, cyklist osv. Härigenom förbättras det ekonomiska skyddet för detta slags trafik. Å andra sidan förlorar det argument i styrka som består i att den som utövar särskilt farlig verksamhet, exempelvis bilkörning, har ett större ansvar än en gångtrafikant. När det gäller sakskador kan olika alternativ diskuteras, varvid dock EGs andra

trafikförsäkringsdirektiv från 1987 måste beaktas (mera härom under 5.3.3).

Enligt direktiven skall KK 2000 undersöka behovet av uppdelning inom nuvarande behörighetsklasser. Ett premiesystem enligt det skisserade skulle därvid kunna användas för en funktionell behörighetsuppdelning.

Försäkringen för D-behörigheten skulle kunna differentieras och göras beroende av vilken typ av buss innehavaren avser att köra. Därigenom skulle en funktionell behörighetsindelning, som inte behöver bestämmas i körkortslagen, skapas. Med en försäkringsdefinierad indelning i underavdelningar minskar risken att förare kör fordon för vilka de saknar aktuell körvana. I ett behörighetsanknutet system bör i första hand behörighetsklassen vara avgörande för premiesättningen (höga egna personskadekostnader för A, låga egna personskadekostnader för C-E, höga personskadekostnader för motpart för C-E).³⁹

Utöver den primära premiedifferentieringen efter behörighetsklass kan ett antal premiedifferentierande faktorer ("argument" med försäkringsteknisk terminologi) användas. De har dubbla syften, dels att differentiera premierna efter risker (rättviseargumentet), dels att bygga in incitament så att försäkringsriskerna minskar, dels en kombination av båda syftena. Ett antal tänkbara faktorer utan inbördes rangordning är

1. Körkortsålder (ev i kombination med levnadsålder).
2. Trafikbrott och trafikförseelser som påverkar försäkringstagarens position på bonus/malus-skalan.
3. Typ av förarutbildning eller fortbildning (t ex gymnasial förarutbildning, eller utbildning enligt den franska 16-årsmodellen).
4. Körsträcka.⁴⁰
5. Helnykterhet
6. Zon (mantalsskrivningsort)
7. Bestraffningskomponent också i den lägsta bonusklassen genom att komplettera bonusskalan med en malusskala. (För dem som ligger i lägsta bonusklass finns i dag bara belöningskomponenten eftersom de inte kan bestraffas med bonusförlust vid trafikskada. Till denna grupp hör exempelvis ungdomar med färska körkort.)⁴¹

Grundtanken i denna diskussionsskiss är att den enskilde genom trafiksäkerhetsincitamenten i ökad utsträckning skall kunna förbilliga sina försäkringskostnader. Därav följer en ökad differentiering som är såväl önskvärd som acceptabel, eftersom den enskilde kan påverka den genom sitt trafikbeteende.

För att med denna reservation ge en grov uppskattning av hur ett behörighetsanknutet system kan slå på medelpremien redovisas några exempel i tabell 5:5.

Tabell 5:5 Medelpremie för trafikförsäkring år 1989 samt motsvarande medelpremie om premieintäkterna fördelas på behörighetshavare.⁴²

Fordonsklass	Fordon under årsrisk 1000-tal	Medel- premie kr	Körkortshavare 1000-tal	Medel- premie kr	Anm
Personbilar	3322	654	5033	432	Ej A-behörighet
Taxi	12	3593	309	139	Taxibehörighet
Bussar	14	4704	202	325	D-behörighet
Lastbilar	253	1787	896	504	C-behörighet
Motorcyklar	60	1740	3613	29	
Traktorer o motorredskap	442	293	5065	26	A-D-behörighet Traktorkort

Premieintäkterna för resp. fordonslag 1989 har i tabellen ovan fördelats på antalet körkortshavare med behörighet att framföra fordonet i fråga. Medelpremien för B-innehavare kommer att uppgå till 432 kr., att jämföra med 654 kr. per personbil enligt dagens system. Innehavarna av övriga behörigheter, dvs. A och C–E, överstiger i antal kraftigt antalet fordon som kräver motsvarande behörighet. På varje trafikförsäkrad buss går exempelvis 14 körkortshavare med behörighet att köra buss. För varje taxi finns 26 behöriga förare och för varje motorcykel 60 behöriga förare. Ett stort antal förare utnyttjar inte dessa behörigheter. En behörighetsanknuten försäkring skulle innebära att ett antal av dessa behörighetshavare skulle låta sina behörigheter bli passiva. Tabell 5:5 ger därför en underskattning av medelpremierna för behörighetsanknutna försäkringar för behörigheterna A och C–D. En anpassning av antalet gällande behörigheter efter det faktiska behovet eller utnyttjandet skulle komma att ske med ett behörighetsanknutet system. Premien för varje högre behörighet skulle därigenom öka. Det får förutsättas att arbetsgivaren i åkerier och bussföretag skulle komma att kompensera sina förare i motsvarande utsträckning. Familjerabatter kan utvecklas för fall där flera körkortshavare i samma hushåll delar på samma bil.

5.5.2 Ekonomiska incitament för försäkringsbolagen

5.5.2.1 Allmänt

I sina studier av fordonsförsäkringarna har KK 2000 observerat tre faktorer som motverkar en utveckling för bättre trafiksäkerhet i dagens försäkringssystem. Tillräckliga incitament för försäkringsbolagen att satsa på investeringar i skadeförebyggande åtgärder saknas i det obligatoriska trafikförsäkringssystemet. Vidare hindrar den lagliga regleringen av trafikförsäkringen konkurrens mellan bolagen. Slutligen är driftskostnaderna för trafikförsäkringen höga. Dessa tre omständigheter pekar på att det kan finnas ett grundläggande systemfel i konstruktion och drift av trafikförsäkringarna, som gör dem onödigt dyra för försäkringstagarna.

5.5.2.2 Skadeförebyggande insatser

Försäkringsbolagens intäkter för fordonsförsäkring utgörs i huvudsak av premieintäkter och kapitalavkastning, kostnaderna i huvudsak av skadeersättningar och driftskostnader⁴³ (tabell 5:6).

Tabell 5:6 Kostnader och intäkter i milj. kr. för trafik- resp motorfordonsförsäkring år 1988 (114).

Typ	Trafikförsäkring	Motorfordonsförsäkring
Premieintäkter	2789	3969
Kapitalavkastning	1189	264
Övriga intäkter	62	17
Skadeersättning	-3092	-3721
Driftskostnader	-1070	-996
Övriga kostnader	-2	-2

Den största kostnadsposten är skadeersättningen, vilken uppgick till drygt 3 miljarder kr. i trafikförsäkring och drygt 3,7 miljarder kr. i motorfordonsförsäkring år 1988.

Normalt sett åstadkoms goda rörelseresultat genom att intäkter maximeras och kostnader minimeras. Kostnadsminimering åstadkoms bl. a. genom investeringar i syfte att skapa lägre framtida kostnader. Av intresse är därför hur stora resurser,

relativt omslutningen, branschen satsar för att minska skadekostnaderna genom att påverka den faktor som spelar störst roll för kostnaderna, nämligen skadefrekvensen. Som tidigare nämnts (5.4.3) uppgår den branschgemensamma satsningen uppskattningsvis till 15 milj. kr. vilket är 0,2 % av skadeersättningen ur trafik- och motorfordonsförsäkring. Detta innebär, annorlunda uttryckt, att branschen satsar 0,2 % av skadekostnaderna för att på sikt få ner samma kostnader.

En bedömning av vilka skadeförebyggande insatser som görs måste också omfatta bolagens egna aktiviteter. Även med hänsyn till dessa, och med beaktande av det marknadsföringsmässiga motivet, måste branschens skadeförebyggande insatser bedömas vara blygsamma för att på sikt kunna påverka den tyngsta kostnadsposten, skadorna. En orsak till att insatserna är så små torde vara att trafiksäkerhetsåtgärder sällan kan göras så selektiva att de bara kommer det enskilda bolagets försäkringstagare till godo. Ekonomiskt är det inte lockande att betala för åtgärder som också gör konkurrerande bolags försäkringstagare "billigare". För enskilda bolag är det i så fall rationellare att genom marknadsföring dra till sig aktsamma försäkringstagare från andra bolag än att försöka göra sina egna aktsamma. Ett exempel härpå är det nyligen etablerade bolaget Aktsam som uttryckligen vänder sig till "goda försäkringsrisker". En annan orsak är att kostnaderna för trafikförsäkring under åttiotalet kunnat balanseras genom framgångsrika kapitalplaceringar. Enligt tabell 5:6 utgjorde kapitalavkastningen 30 % av de totala intäkterna för trafikförsäkringen år 1988.

Trafikförsäkringssystemet bör, enligt kommittén, utformas så att det innehåller ett ekonomiskt naturligt incitament för försäkringsbolagen att reducera sina kostnader genom att investera i trafiksäkerhet på samma principiella sätt som andra ekonomiska verksamheter där framgångsrika investeringar görs för att få ner kostnaderna på sikt.

I avvaktan på ett ekonomiskt system med naturlig dynamik mellan kostnads- och intäktsåtgärder kan även andra åtgärder vidtas i trafiksäkerhetsfrämjande syfte. Som redovisats i avsnitt 5.3.1 går i Finland sedan länge en viss del av trafikförsäkringspremien till detta ändamål (i takt med ökande fordonspark har andelen numera sänkts till 1,1 %). I Quebec tillämpas det s. k. Régie-systemet. En organisation, som hanterar såväl den obligatoriska trafikförsäkringen som körkorts- och fordonsregistret, ansvarar också för finansiering och genomförande av vissa typer av trafiksäkerhetsåtgärder. Nyligen har Norge infört en säravgift som komplement till varje bilförsäkring på

200 NOK avsedd att finansiera de socialförsäkringskostnader trafikolyckorna medför. En tänkbar utveckling av systemet är att säravgiften också får täcka skadeförebyggande insatser som i Finland och Quebec.

Det samhälleliga trafiksäkerhetsarbetet skulle avsevärt kunna effektiviseras med ett bättre informationssystem för att peka ut trafiksäkerhetsproblem och utvärdera resultaten av trafiksäkerhetsarbetet – inte minst regionalt och lokalt. Det rikhaltiga och unika material om olyckor och skador som finns hos de enskilda trafikförsäkringsbolagen skulle medföra en avgörande kvalitetsförbättring om det ställdes till förfogande som underlag för det samhälleliga trafiksäkerhetsarbetet.

5.5.2.3 Konkurrensbegränsningar

Möjligheten att konkurrera med trafikförsäkringsprodukten och dess egenskaper är begränsad eftersom den i huvudsak är bestämd genom trafikskadelagen och trafikskadeförordningen.

Enligt 2 § trafikförsäkringsförordningen (1976:359) får anskaffningskostnader som föranleds av konkurrensskäl inte belasta trafikförsäkringsrörelsen.⁴⁴ Bolagens möjlighet att konkurrera med marknadsföringsåtgärder begränsas sålunda eftersom sådana kostnader inte får belasta premien. Dock kan konkurrens i marknadsföringen finnas i den meningen att trafikförsäkringen kopplas till den frivilliga fordonsförsäkringen och kan få draghjälp av hur den försäkringen utformas. Vidare kan bolagen variera i fråga om organisation för anskaffning av försäkringstagare.

Slutligen bör beaktas att marknaden är given genom att motorfordonsägare måste ha trafikförsäkring för att få använda sina fordon. Försäkringsbolagen behöver alltså inte genom produktutformning, priser eller marknadsföring övertala människor att skaffa produkterna på detta försäkringsområde.

I huvudsak är alltså konkurrensutrymmet begränsat till kostnadssidan. Genom en effektiv kapitalförvaltning och administration kan bolagen få ner sina kostnader och erbjuda billigare trafikförsäkringspremier. Den likartade premiesättningen bolagen emellan tyder dock på att denna möjlighet till konkurrenstryck inte utnyttjas.

5.5.2.4 Driftkostnaderna för trafikförsäkring

Driftkostnaderna för trafikförsäkring omfattar bl. a. kostnader för skadereglering (utredning av skadehändelsen, vållandefrågan, personskadeutredning), anskaffningskostnader (t. ex. er-

sättning till ombud i bilhandeln som i samband med bilförsäljning även säljer försäkring) samt kostnader för den administrativa hanteringen av försäkringarna (registreringar, kontakter med bilregistret osv.).

Som framgår av tabell 5:6 uppgick driftskostnaderna för trafikförsäkring till 1 070 milj. kr. år 1988. Ett relevant mått på driftseffektiviteten är att relatera driftskostnaderna till skadeersättningarna (som kan ses som ett slags produktion eftersom försäkringens syfte är att ge ersättning vid skada). För varje krona i driftskostnad år 1988 gavs 2:89 ut i skadeersättning inom trafikförsäkringen.⁴⁵ På motorfordonssidan är förhållandet något mera tillfredsställande. Där produceras 3:70 i skadeersättning för varje driftskostnadskrona. En del av skillnaden kan sannolikt förklaras av att personskador är dyrare att reglera än saksador.

Jämfört med andra försäkringsområden är driftskostnadseffektiviteten, mätt på ovanstående sätt, något lägre för trafikförsäkringen än ett genomsnitt från 13 andra försäkringsområden (sjuk och olycksfall, hem och villa, transport, sjökasko, flyg osv.). Som exempel på ett i denna mening driftskostnadseffektivt försäkringsområde kan nämnas sjökaskoförsäkringen, där varje driftskostnadskrona åstadkommer 10:20 i utbetald skadeersättning.

Resultatet tyder på att driftskostnaderna för trafikförsäkringen inte är föremål för kostnadspressande konkurrens mellan bolagen. Finns utrymme att minska driftskostnaderna gynnas försäkringstagarna eftersom alternativanvändningen är lägre premier eller satsning på skadeförebyggande insatser för framtida lägre premiekostnader eller både/och.

5.5.3 Vårdkostnader och kostnadsregress

Som redovisats i avsnittet 5.4.2 ersätts bara en del av de samhälleliga kostnaderna för trafikolyckor genom trafikförsäkringen. Principen om att varje verksamhet skall täcka sina kostnader iakttas sålunda inte på detta område. I princip skulle alla kostnader för personskador i trafiken kunna finansieras genom trafikförsäkringen. Om trafikförsäkringen tvingats täcka en större del av kostnaderna för sjukvård, pensioner m. m. som trafikolyckorna medför skulle incitament till en prispress för sådana kostnader utvecklas, vilka saknas i dag. Försäkringsgivaren skulle i egenskap av "köpare" kunna ges utrymme att påverka vård och rehabilitering varigenom vårdkvalitet och vårdkostnader skulle bli föremål för översyn och utveckling. Det

ligger i såväl försäkringsgivarens som försäkringstagarnas intresse att rehabiliteringsverksamheten effektiviseras så att kostnaderna för inkomstbortfall m. m. kan nedbringas.

5.6 Förslag till fördjupad utredning

Enligt kommittén kan, som ovan beskrivits, trafiksäkerheten inom ramen för försäkringssystemet öka genom insatser av dels försäkringstagaren, dels försäkringsgivaren. Bådas incitament är ekonomiska: det skall löna sig. Såväl försäkringstagare som försäkringsgivare skall tjäna på trafiksäkerhetsinsatser, den förre genom lägre premier, den senare genom lägre skadeutbetalningar.

Trafikförsäkringssystemet och dess trafiksäkerhetseffekter är emellertid en komplex fråga som kräver mera ingående studier i samarbete med bl. a. försäkringsbranschen än vad som varit möjligt inom den korta tid som KK 2000 haft till förfogande. Kommittén förordar därför att hela systemet för fordonsförsäkringar blir föremål för en särskild, fördjupad utredning.

6 Körkortsbehörigheterna C, D och E

6.1 Statistiska uppgifter om antalet behörighetshavare och trafikolyckor

Antalet innehavare av de olika behörigheterna framgår av tabellen nedan.

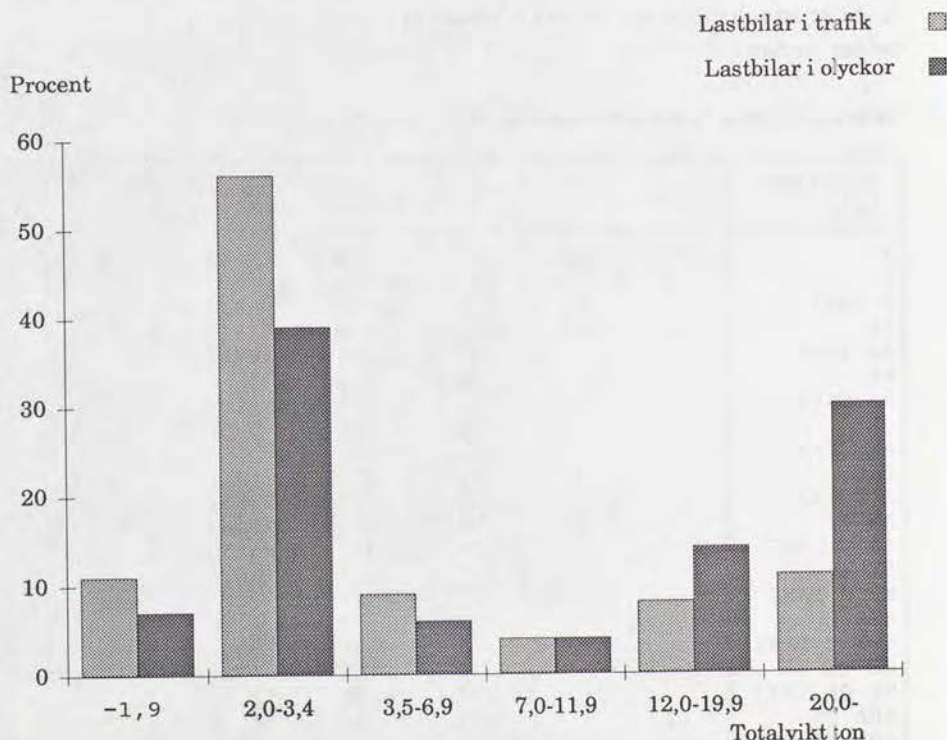
Tabell 6:1 Antal behörighetshavare 1991-01-08 (källa TSV)

Behörighet	-17	18	19	20-24	25-66	67-	SAMTLIGA
A	4235	1481	327	799	2646	4322	13828
B	1	36091	72121	404971	883407	8509	1405100
B TAXI			259	3810	6914	14	10997
AB	44	3152	5201	53468	2147900	567129	2776895
AB TAXI			54	1418	14279	238	15989
BE			21	338	2172	65	2569
BE TAXI			4	53	106	3	166
ABE			2	271	8405	573	9251
ABE TAXI				56	557	7	620
B C		371	354	807	77580	145	79257
B C TAXI			57	2163	15948	7	18175
AB C		91	74	342	296187	8560	305254
AB C TAXI			27	1049	36853	155	38084
BE C				4	1025	1	1030
BE C TAXI			2	83	552		637
ABE C				4	8418	126	8548
ABE C TAXI			1	43	3324	8	3376
BE CE			8	156	886	7	1057
BE CE TAXI			187	4133	11096	17	15433
ABE CE	1		2	91	4596	960	5650
ABE CE TAXI			59	2850	170482	40724	214120
BE C DE				5008	16047	15	21070
ABE C DE			1	2577	39624	219	42421
BE CE DE				2289	12545	15	14849
ABE CE DE				2189	111034	20493	133716
SUMMA	4299	41186	78762	488977	3872583	652312	5138119
Traktor-kort	7367	1556	301	418	22710	5615	17527

Medan antalet bussar legat i huvudsak på samma nivå har antalet lastbilar ökat under de senaste åren. Antalet större bussar (80 passagerare eller fler) har dock ökat. Antal lastbilar

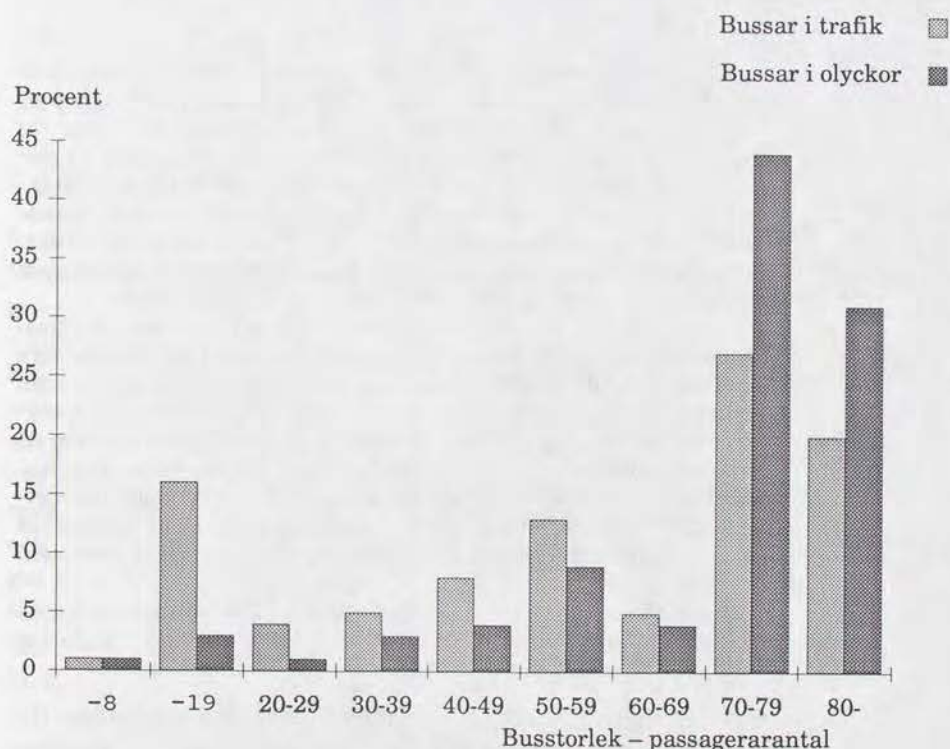
har ökat från knappt 218 000 år 1986 till cirka 295 000 år 1989. Den största ökningen har skett av lastbilar under 3,5 ton och över 24,9 ton.

Av SCBs redovisning av lastbilars inblandning i trafikolyckor (2) framgår att sammanlagt 2 299 lastbilar var inblandade i trafikolyckor med personskador under 1989. Som framgår av figur 6:1 är de större lastbilarna något överrepresenterade i trafikolyckor.



Figur 6:1 Lastbilars olycksinblandning under 1989 (källa SCB)

1989 var 494 bussar inblandade i olyckor med personskador. Fördelade på storlek efter antal passagerare fördelades de enligt figuren 6:2.



Figur 6:2 Bussars olycksinblandning under 1989 (källa SCB).

Flertalet bussolyckor sker inom tätbebyggt område och främst med bussar för mer än 70 passagerare. De större bussarna är överrepresenterade i olyckorna.

Till minibussar hänförs fordon som rymmer 6–8 passagerare. Dessa fordon får föras av den som innehar B-behörighet. 238 sådana fordon var inblandade i olyckor med personskador under 1988. Sammanlagt dödades 10 personer, 98 skadades svårt och 300 personer skadades lindrigt. Nästan 6 av 10 dödade och skadade befann sig i minibuss vid olyckstillfället. I 40 % av fallen var den dödade eller skadade en förare.

6.2 Uppdelning av behörigheterna i underavdelningar

6.2.1 Direktiven

De nuvarande behörigheterna gäller alla fordon av den typ som täcks av behörigheten. Ett körkort kategori CE ger sålunda behörighet att köra såväl en 5-tons lastbil som ett lastbilsekipage på 50 ton. Ett D-körkort ger behörighet att köra såväl en liten buss som en stor ledbuss eller dubbeldäckare, trots att helt andra krav måste ställas i fråga om de senare fordonen. Med den utveckling som fortlöpande sker på fordonssidan kommer nya fordon på marknaden som visserligen täcks av körkortskategorierna, men som har andra egenskaper och kanske kräver speciell utbildning för just de fordonen.

Det sagda talar för att en möjlighet till uppdelning inom de nuvarande behörigheterna bör övervägas. För dem som inte behöver lära sig köra t. ex. de största fordonen inom behörigheten skulle man kunna tänka sig begränsning av utbildningen och därmed behörigheten till att avse vissa fordon inom behörigheten. I praktiken har en sådan uppdelning redan skett såvitt gäller A-behörigheten, dvs. motorcykel. I vissa andra länder förekommer eller övervägs underavdelningar inom de nuvarande körkortsklasserna. Frågan är också aktuell i samband med den pågående revisionen av Wienkonvention I.

Kommittén skall också överväga om det finns skäl att införa en möjlighet till uppdelning av de nuvarande behörigheterna i underavdelningar med motsvarande begränsning av fordonsslagen.

I regeringsbeslut den 22 november 1990 överlämnades till KK 2000 en framställning från Svenska busstrafikförbundet om att D-behörigheten skall begränsas att gälla för lätt buss dvs. totalvikt under 3,5 ton. För tyngre bussar skall krävas tilläggs-certifikat.

Till KK 2000 har skrivelser och förslag i annan form till förändringar av behörighetsindelningen framförts. Förslagen avser vanligtvis en uppdelning av C- resp D-behörigheterna i underavdelningar. Beträffande C-behörigheten har föreslagits en indelning i "lätta" tunga lastbilar och övriga lastbilar. Olika viktgränser har föreslagits, exempelvis 7 ton, 10 ton eller en särskild klass för de allra tyngsta ekipagen. För D-behörigheten har föreslagits en indelning i större och mindre bussar, där gränsen dras beroende av antal passagerare. Andra förslag gäller en ändrad indelning av behörigheten för släpvagn.

6.2.2 Frågans tidigare behandling

År 1967 tog riksdagen ett principbeslut (prop. 1967:55, SU 89, 3LU 31, rskr 204, 209) om en differentiering av körkortsbehörigheterna. Indelningen skulle bygga på tanken att behörig-

heten skulle differentieras med hänsyn till svårigheten att föra olika fordonstyper och till graden av trafikfarlighet hos fordons typerna. Sverige undertecknade senare 1968 års Wienkonvention om vägtrafik. Den svenska behörighetsindelningen anpassades till konventionen (prop. 1971:65, TU 12, rskr 209). Därefter har endast mindre förändringar företagits.

6.2.3 Överensstämmelse med EGs regler m. m.

I gällande direktiv (från 1980) om ett gemensamt EG-körkort⁴⁶ föreskrivs att behörigheten att framföra motorfordon skall anges på följande sätt; A – motorcykel, med eller utan sidovagn; B – motorfordon med en högsta totalvikt om 3,5 ton och med högst 8 sittplatser förutom förarplatsen, (motorcykel inte inräknad); C – lastbil med totalvikt över 3,5 ton; D – personbil med fler än 8 sittplatser förutom förarens samt E – vissa fordonskombinationer där föraren har behörighet för dragfordonet (B, C eller D) men inte för kombinationen som sådan. Till kategorierna B, C och D får kopplas ett lätt släpfordon. Behörigheterna C och D ger rätt att föra fordon tillhörig behörighet B. Behörighet E kan tilldelas innehavare av behörighet B, C eller D. En medlemsstat får, efter godkännande av kommissionen, göra undantag från bl. a. behörighetsindelningen.

I det förslag till nya direktiv (1988)⁴⁷ som lagts fram har möjligheten till undantag från behörighetsindelningen för medlemsstaterna tagits bort. I stället har i direktiven införts möjligheter till underavdelningar. Inom behörigheterna B, C (CE), D (DE), kan underavdelningar tillåtas. C och CE kan begränsas till att avse en lastbil med högsta totalvikt om 7,5 ton. D och DE kan begränsas till att avse en buss som har högst 16 sittplatser, förutom förarens. Vidare har tillkommit bestämmelser om bl. a. utfärdande av körkort och om ålderskrav för olika behörigheter.

Behörighetsuppdelningen i 1968 års Wienkonvention om vägtrafik är i huvudsak densamma som den gällande inom EG. Enligt konventionen delas behörigheten att föra motorfordon in i fem olika klasser. A för motorcykel, B för motorfordon som inte tillhör klass A, vars totala totalvikt inte överstiger 3,5 ton och som inte har mer än åtta sittplatser utöver förarplatsen, C för motorfordon som används för godstransporter, vilkas tillåtna totalvikt överstiger 3,5 ton, D för motorfordon som används för persontransporter och har mer än åtta sittplatser utöver förarplatsen samt E för vissa fordonskombinationer där dragfordonet men inte kombinationen tillhör kategori eller kategorier som föraren har tillstånd att föra (B och/eller C och/eller D). Till

behörigheterna B,C och D får kopplas lätt släpvagn. Konventionen behandlar inte behörigheten att föra fordon i yrkesmässig trafik.

I det pågående revisionsarbetet har tillskapats en möjlighet för medlemsstater att införa underavdelningar i de olika behörigheterna. Någon förändring i de ursprungliga behörigheterna har inte gjorts.

I de andra nordiska länderna återfinns i stort sett samma regler som hos oss. I Norge finns en särskild behörighet för minibuss, D2. Fordonet är högst 6 meter långt och tar som mest 16 passagerare. Danmark har en särskild mc-behörighet för sidovagnsmotorcyklar. I Finland finns fler behörighetskombinationer, 17, än i Sverige. En självständig D-behörighet utan koppling till E-behörigheten har införts. Runt om i världen i övrigt förekommer andra uppdelningar av behörigheterna, t. ex. lastbilar utifrån antal hjulaxlar.⁴⁸

6.2.4 Överväganden och förslag

Den princip som låg till grund för 1967 års beslut om differentiering av behörigheterna har fortfarande stor bärkraft. Till sina grunder måste differentieringen betraktas som förhållandevis enkel trots att antalet behörigheter är betydande genom de kombinationsmöjligheter differentieringen medger. KK 2000 anser att det bör krävas starka skäl för att komplicera systemets relativa enkelhet genom exempelvis indelning i underavdelningar. Utredningen har övervägt en uppdelning av behörigheterna C och D i underavdelningar med åtföljande ytterligare kombinationsmöjligheter enbart från trafiksäkerhetssynpunkt.

Som framgått av den redovisade olycksstatistiken är frågan om behörighetsindelningen inget egentligt trafiksäkerhetsproblem. De tyngre lastbilarna och de allra största bussarna är överrepresenterade i olycksstatistiken (proportionellt fler olyckor än deras andel av fordonsparken). Till viss del, kanske helt och hållet, kan överrepresentationen förklaras av att dessa fordon körs längre sträckor än andra fordon. Om hela överrepresentationen förklaras av körsträckor finns från trafiksäkerhetssynpunkt inga motiv för en uppdelning i underavdelningar. Skulle en del av överrepresentationen bero på högre olycksrisker för de större ekipagen och skulle denna högre olycksrisk bero på förarproblem bör åtgärder vidtas inom den nuvarande utbildningens ram. Dagens utbildning för C, CE och D-behörigheterna är uppdelade på lastbil med en totalvikt av minst 7 ton resp. 30 ton och en buss med minst 5 meters axelav-

stånd och utväxling så att den kan köras i minst 70 km/tim. De förslag till en behörighetsuppdelning som framförts motsvarar i stora delar denna uppdelning. En ytterligare anledning till en uppdelning skulle vara att utbildningen sammantaget blev billigare för samhället och den enskilde. KK 2000 har inte funnit att en uppdelning skulle förbilliga utbildningen. Därvid bör även beaktas att arbetsmarknaden bör ha en så bred utbildningsbas som möjligt för yrkesförare och överlåta en specialisering till parterna på arbetsmarknaden.

I dagsläget finner utredningen således inte att tillräckligt starka skäl från trafiksäkerhetssynpunkt föreligger att föreslå en uppdelning av behörigheterna C och D i undergrupper. Där emot finner KK 2000 det angeläget att behörigheten E frikopplas från behörigheten D och inte som i dag automatiskt tilldelas den som godkänts för behörigheten D. Med nuvarande ordning får den som godkänts för bussbehörighet inte bara rätten att koppla släpfordon oavsett antal och vikt till buss utan också till personbil eller lätt lastbil utan att ha genomgått någon som helst körutbildning med släpfordon. Detta är ologiskt speciellt som BE-behörigheten annars kräver förarprov med släpfordon. I fråga om behörigheten E avser provet även sökandens kunskaper om de särskilda trafiksäkerhetsrisker som föreligger när fordon förs med tillkopplat släpfordon.

6.3 Farligt gods

6.3.1 Bakgrund

Under 1987 och 1988 inträffade ett antal trafikolyckor där tankfordon var inblandade. Den allvarligaste olyckan inträffade den 14 september 1987 i den s. k. Råckstarondellen i Stockholm.

Kommittén (Kn 1981:02) med uppdrag att undersöka allvarliga olyckshändelser och tillbud till sådana händelser – katastrofkommissionen – beslutade med anledning därav att undersöka ett antal tankbilsolyckor med avseende på bl.a. förarnas kunskaper och lämplighet för sina uppgifter samt fordonens och utrustningens beskaffenhet. Undersökningen avsåg olyckor med tankbilar som transporterade brandfarliga vätskor såsom bensin och oljor (124). I sin sammanfattning av redovisningen av olyckorna angav kommissionen bl. a. följande:

Sammanfattningsvis kan med viss förenkling sägas att de flesta av de här redovisade olyckorna har skett på grund av att tankbilen haft en med hänsyn till omständigheterna allt för hög hastighet, varvid fordonet och/eller dess släpvagn har kommit utanför vägbanan och

vält. Fordonets last av bensin eller olja har läckt ut genom ospärrade domluckor eller genom tryck-, vakuumventiler. Risk för brand och explosion eller miljöskador har förelegat. Problem har uppstått vid räddningsinsatser och efterföljande sanering. I ett fall har en tankbil vält i samband med att en s. k. U-sväng har företagits. En olycka har inträffat när en parkerad släpvagn med oljelast rullat bakåt och vält. En annan olycka har berott på att ett hjullager har skurit. I några fall har förarna varit mycket unga och haft liten erfarenhet av tankbilskörning.

Kommissionen granskade tre riskfaktorer: fordonet med utrustning (inklusive den rörliga lasten), vägstandarden och vägval, samt förarna.

Kommissionen fann inga belägg – utom i fallet med det skurna hjullagret – för att de undersökta olyckorna orsakats av tekniska brister i fordonet eller dess utrustning, men ansåg dock att två tekniska problem – fordonsstabilitet och tanktätthet – borde uppmärksammas. Kommissionen fann att den nuvarande standarden på tankbilarna och deras utrustning måste anses tillfyllest för en normalt försiktig körning och att det inte var realistiskt att kräva ytterligare säkerhetsanordningar när det gällde det nuvarande tankbilsbeståndet.

Kommissionen föreslog inte några särskilda åtgärder för att förbättra vägstandarden. De faktorer som innebär risker var kända av väghållarna. Även frågan om riktlinjer för vägvalsstyrning vid transporter med farligt gods omnämndes men behandlades inte närmare av kommissionen.

Kommissionen ansåg att de flesta av de olyckor som studerats berott på viss ovarsamhet från förarens sida, bl. a. med för höga hastigheter och till följd härav bristande möjlighet till tillfredställande manövrering. Det som gjorde olyckor med dessa fordon speciella var de risker som den farliga lasten medför, t. ex. risker för brand och explosion eller miljöförstöring. För att söka begränsa tankbilsolyckorna fann kommissionen att transporterorna borde ske endast med förare som var tillräckligt erfarna och omdömesgilla. De flesta förarna tillhörde denna grupp, men kommissionens undersökning visade att de unga förarna utgör en olycksrisk. Kommissionen ansåg att det finns grund för att ställa högre krav på tankbilsförare vad gäller erfarenhet och lämplighet, vilket kunde ske genom krav på högre ålder och viss tidigare erfarenhet för att få föra tunga fordon. Kraven på tankbilsförare kunde införas endera genom en ny särskild behörighet för att köra farligt gods eller genom frivilliga överenskommer inom transportnäringen. Eftersom möjligheter saknades att ingripa mot dem som bröt mot en frivillig överenskommelse och då en sådan inte säkert skulle komma att gälla samtliga

förare borde regleringen enligt kommissionen ske lagstiftningsvägen. Kommissionen förordade att en särskild utbildning för tankbilsförare gavs samtliga nya förare som skulle transportera farligt gods. En sådan utbildning hade funnits under lång tid men fått stå tillbaka när krav på s. k. ADR-utbildning⁴⁹ (se närmare om utbildningens innehåll, avsnitt 6.3.2) infördes. ADR-utbildningen innehöll ingen praktisk körträning utan hade som huvudsakligt syfte att göra förarna medvetna om faror vid transporter av farligt gods. En särskild utbildning för tankbilsförare borde övervägas om en särskild behörighet infördes.

I katastrofkommissionens rapport uppgavs att det inte fanns några exakta siffror på hur mycket olja och bensin som transporterades på landsväg i Sverige. Enligt en uppskattning gjord av SCB för 1987 omfattade transporterna ca 15,3 miljoner ton farligt gods. Den totala körsträckan uppgavs till 70 miljoner km. Ca 80 % av dessa transporter utgjordes av petroleumprodukter. 1987 fanns omkring 1 500 tankbilar och ungefär lika många släpvagnar för transport av brandfarliga vätskor samt omkring 120 tankbilar för transport av kemiska vätskor i SCBs register om fordonsbeståndet.

Regeringen beslöt den 18 januari 1990 att till KK 2000 överlämna frågan om att närmare undersöka behovet av och förutsättningarna för att införa en särskild behörighet för att föra tunga tankfordon med farligt gods.

6.3.2 Nuvarande regler

För att föra tunga tankfordon med farlig last krävs som för andra tunga lastbilar C-behörighet. Dessutom krävs E-behörighet om det kopplas till ett tungt släpfordon. För att erhålla dessa behörigheter skall sökanden vid tidpunkten för körkortets utlämnande ha fyllt 19 år. I kursplanen för behörigheten C och CE ingår förutom den grundläggande körundervisningen även bl. a. undervisning beträffande förhållandet mellan hastighet och riskfrekvens, rörelseenergins, friktionens och sidokrafternas inverkan på körningen, skillnader i körning med eller utan last, vältningsrisken vid för hög hastighet med olika lastbilar t. ex. tankbilar, lastens inverkan och anknytning till naturlagarna, bestämmelser om transport av farligt gods. Mindre tankbilar, som är registrerade som lätt lastbil, kräver endast B-behörighet.

Bestämmelser om transporter av farligt gods finns i lagen (1982:821) och förordningen (1982:923) om transport av farligt gods. Författningarna gäller för alla transporter av farligt gods som utförs i Sverige, oavsett om det är en inrikes transport eller

del av en internationell transport. Med transport avses dels förflyttning av farligt gods med transportmedel, dels lastning, lossning m. m. som utgör led i förflyttningen. Farligt gods delas in i 9 klasser med underavdelningar. I exempelvis klass 1 återfinns explosiva varor, klass 3 brandfarliga vätskor, klass 7 radioaktiva varor och i klass 8 frätande varor. Med transportmedel förstås bl. a. varje slag av fordon som används för transport på väg eller i terräng.

Statens räddningsverk (SRV) är transportmyndighet ifråga om landtransporter av farligt gods. SRV utfärdar föreskrifter om tillämpningen av bestämmelserna om farligt gods (SRVFS 1988:9). I dessa föreskrifter återfinns bestämmelser om utbildning för förare av fordon med farlig last. Kraven på utbildning gäller förare av tankfordon, fordon med tankcontainer eller annan större behållare och, sedan den 1 januari 1990, även förare av styckegodstransporter. Förare av dessa transporter skall ha ett intyg utfärdat av behörig myndighet som utvisar att föraren med godkänt resultat deltagit i utbildning om de särskilda krav som ställs vid transporter av farligt gods. Övergångsvis gäller att alla förare skall ha sådant intyg senast 1996. Intyget skall förnyas vart femte år. Innehav av intyg om genomförd utbildning för transport av farligt gods skall sedan juni 1990 antecknas i körkortsregistret. Ansvarig myndighet är TSV.

Huvudsyftet med utbildningen är att göra förarna medvetna om de faror som finns vid transporter av farligt gods samt ge dem grundläggande kunskaper som är nödvändiga för att minimera sannolikheten för att en olycka skall inträffa och ge dem möjligheter att om en olycka inträffar minimera skadorna. Utbildningen omfattar bl. a. de allmänna bestämmelserna för transporter av farligt gods, de viktigaste riskerna, förebyggande åtgärder och säkerhetsåtgärder, vad som skall göras vid en olycka, vad en fordonsförare skall göra och underlåta att göra vid transport av farligt gods, fordonets egenskaper på väg då det transporterar tankar eller tankcontainrar inbegripet lastens rörelser. Utbildningen bör även omfatta enskilda praktiska övningar. Utbildningen anordnas av Sveriges institut för företagsutveckling (SIFU), Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA) samt Sveriges Åkeriförbund.

1989 utfärdade EG direktiv om en yrkesmässig utbildning för förare av farligt gods på väg.⁵⁰ Direktiven ansluter till ADR-överenskommelsen.

6.3.3 Överväganden och förslag

Tankbilar utgjorde 1989 en procent av samtliga lastbilar i trafiken och var inblandade i två procent av lastbilstrafikolyckorna. Under 1989 var 44 tankbilar inblandade i 41 olyckor, varav 26 avsåg brandfarliga vätskor. Två av olyckorna slutade med dödlig utgång (2, 125).

Den uppdelning av behörigheter som sker i dag grundas på hänsyn till trafiksäkerheten. Vissa typer av fordon anses svårare att framföra än andra och de representerar även en större grad av trafikfarlighet. Det har därför ansetts nödvändigt med särskild utbildning och därav speciell kompetens för att föra sådana fordon. De överväganden som föranlett dagens system står sig och bör, som KK 2000 tidigare framhållit, frångås endast om starka skäl kräver det. De statistiska uppgifterna kan inte anses ge stöd för att det föreligger behov av en uppdelning av behörigheten på så sätt att en högre behörighet skapas för att få föra tunga transporter av farligt gods. Det är inom utbildningen av förare av tung lastbil och inom den vidareutbildning som sker för förare av farligt gods som grunden skall läggas för ett trafiksäkert framförande.

Kommittén KÖRKORT 2000 finner att trafiksäkerhetsaspekten är tillräckligt tillgodosedd genom de nuvarande reglerna och att därför inte tillräckligt starka skäl föreligger för att göra en ytterligare uppdelning av behörigheten C och CE med avseende på transporter av farligt gods.

6.4 Utryckningsfordon

6.4.1 Bakgrund

I 15 § bilregisterkungörelsen (1972:599, BRK) anges vilka fordon som är utryckningsfordon.⁵¹

Utryckningsfordon finns av många olika typer; motorcyklar, personbilar, tunga lastbilar och även bussar. För att föra utryckningsfordon ställs inga krav utöver innehav av den behörighet som gäller för fordonsslaget i fråga.

På utryckningsfordon skall enligt 11 och 14 §§ fordonskungörelsen (1972:595, FK) finnas larmanordning. Härmed avses anordning för de särskilda ljus- och ljudsignaler som enligt 12 § VTK skall användas när fri väg påkallas. Larmanordning får inte finnas på andra fordon.

I 6, 12, 68 och 155 §§ VTK finns bestämmelser om framförande av utryckningsfordon. Enligt 6 § VTK får en utryckningsför-

are i trängande fall med iakttagande av särskild försiktighet underlåta att följa föreskrifter som ej särskilt gäller honom. Föraren skall dock följa anvisning av polisman eller annan som myndighet förordnat att övervaka trafiken eller ge anvisningar för denna. Bestämmelsen täcker de situationer när en konflikt med trafikregler kan uppstå.

I 12 § VTK anges att en utryckningsförare i trängande fall får kräva fri väg för fordonet. Föraren skall använda larmanordningen. Föraren avgör själv i det enskilda fallet om både ljus och ljud eller enbart det ena skall användas. Andra trafikanter skall lämna fri väg för utryckningsfordonet och i förekommande fall även stanna.

I 68 § VTK anges att bestämmelserna om hastighetsbegränsningar inte gäller för utryckningsfordon. Enligt 155 § VTK har utryckningsfordon rätt att åsidosätta föreskrifter om förbud och inskränkningar i rätten att trafikera en viss väg.

Länsstyrelsen får enligt 101 § KKF meddela undantag från bl. a. bestämmelsen om behörighet att föra tung lastbil, buss eller släpfordon. Undantagsbeslut meddelas i dag bl. a. för innehavare av B-körkort och möjliggör att dessa kan föra tunga fordon om körningen sker inom ramen för räddningstjänsten, s. k. brandmannadisenser. För att undantag skall meddelas krävs genomgång av en särskild utbildning, kallad "fri väg".

Regeringen beslöt den 15 mars 1990 att till KK 2000 överlämna en skrivelse från NTFs centrala yrkesförarråd för behandling. I skrivelsen tar yrkesförarrådet upp frågan om utbildning, dispens och en särskild behörighet för förare av utryckningsfordon.

KK 2000 har också mottagit en skrivelse från TFU-gruppen, Trafiksäkerhet för Utryckningsförare, om behörighetskrav för utryckningsförare och en därtill anpassad utbildning.

Regeringen beslöt den 22 november 1990 att till KK 2000 överlämna en skrivelse från TSV om förarbehörighet i räddningstjänsten. I skrivelsen tar TSV upp frågan om de s. k. brandmannadisenserna och framför förslag till en generell lösning genom utfärdande av en särskild förordning.

6.4.2 Utbildning

Inom de olika grupperna av utryckningsfordon och förare finns redan i dag olika former av särskild utbildning.

I polismannens grundutbildning – Grundkurs II – ingår en omfattande utbildning i att köra under utryckning. Målet för utbildningen är att alla kursdeltagare skall vara godkända ut-

ryckningsförare då kursen slutar. Den som inte är godkänd får tillfälle att efter skoltid träna vidare tills han nöjaktigt tillgodogjort sig utbildningen. Utbildningen sker under fem dagar och innehåller både teoretiska och praktiska moment.⁵² Polis-högskolan utbildar egna instruktörer för dessa kurser.

Brandväsendet har en utbildning kallad "fri väg". Den består av en teoretisk del om 12 timmar och en praktisk del om 30 timmar. Utbildningen ingår som en del i det dispensförfarande som tillämpas för personal inom räddningstjänsten. Även ambulansförare inom vissa landsting och förare inom tull och kustbevakning ges en utbildning för utryckningskörning.

6.4.3 Tidigare utredningar och förslag

Bilförarutredningen behandlade i sitt betänkande Körkortet och trafikutbildningen (SOU 1965:42) frågan om särskilda kompetenskrav för förare av utryckningsfordon. Utredningen stannade för att inte föreslå införandet av särskilda krav. Även om starka skäl kunde anföras för sådana fordringar kunde välgrundade invändningar resas mot en sådan ordning. Som exempel angav utredningen bl.a. att det inte var realistiskt att anta att samtliga brandmän på landsbygden skulle genomgå det särskilda provet och följderna skulle kunna bli att inte tillräckligt antal kvalificerade förare fanns. Det förelåg även i den situationen tveksamhet om straffansvar kunde utkrävas med hänsyn tagen till reglerna om nöd. Utredningen fann vidare att det förelåg svårigheter i att utforma ett prov som möjliggjorde en säker bedömning av förarens lämplighet som utryckningsförare. I prop. 1967:55 delade departementschefen utredningens slutsats. Departementschefen, liksom även utredningen, förutsatte att huvudmännen för utryckningsförarna såg till att förarna fick de kunskaper och instruktioner som krävs för att kunna sköta utryckningsverksamheten.

6.4.4 Risker och olyckor

I två norska undersökningar har olycksrisken vid utryckningskörning undersökts för ambulanser, brandbilar och polisbilar (126–127). Olyckstalen redovisas i antalet olyckor per miljon körda kilometer och avser åren 1980–82. För all vägtrafikskörning var olycksrisken 0,4 olyckor/milj. km. Vid vanlig resp. utryckningskörning var antalet olyckor/miljoner körda kilometer 0,5 resp. 3,9 för ambulanser, 0,0 resp. 10,4 för brandbilar och 0,4 resp. 8,4 för polisbilar. Olycksrisken under utryckningskörning

var alltså 10–25 ggr större än genomsnittet för all vägtrafik. I Norge körs ungefär 3,5 miljoner kilometer under utryckning per år (= 0,1 promille av allt trafikarbete). En undersökning i Sverige 1979 (128) visar att ambulanser under utryckning hade 3–5 gånger högre risk än under vanlig körning, brandbilar 1,6–2,2 gånger högre. För polisbilar var underlaget visserligen mycket litet men riskökningen uppmättes till 60–70 gånger högre under utryckning än under vanlig körning.

De olyckor som inträffar är på grund av den ofta höga farten mer allvarliga än eljest. Trots de högre riskerna är emellertid antalet olyckor få beroende på att mängden utryckningskörning är liten. Under åren 1985–1989 har sammanlagt 508 personer skadats eller dödats i olyckor med utryckningsfordon i Sverige.

Tabell 6:2 Antalet dödade och skadade i olyckor med utryckningsfordon 1985–1989 (källa SCB).

Fordons- kategori	I utrycknings- fordonet				Inte i utrycknings- fordonet			
	Skadade				Skadade			
	Död	Svårt	Lätt	Summa	Död	Svårt	Lätt	Summa
Brandbil	0	2	6	8	0	5	25	30
Ambulans	1	13	49	63	5	17	76	98
Polisbil	1	10	158	169	2	16	122	140
SUMMA	2	25	213	240	7	38	223	268

Utryckningskörning ställer stora krav på föraren. Det är oklart hur kraven på utformningen av fordonet och kraven på föraren påverkar olycksriskerna. Användningen av larmsignaler kan, har en undersökning antytt (129), ge utryckningsföraren en falsk känsla av trygghet som kan orsaka olyckor. Ett annat problem i samband med utryckningskörning är medtrafikanternas svårighet att uppfatta att fri väg påkallas med larmanordningen. I 40–50 % av olyckorna mellan utryckningsfordon och andra fordon uppgav föraren av det andra fordonet att han inte uppfattat larmet (128).

Utbildningen av förare har samma begränsningar som vanlig förarutbildning. Kurser i halkkörning för utryckningsförare har visat ungefärligen samma resultat som för vanliga förare, dvs. en ökad olycksrisk för manliga förare en tid efter utbildningen och en positiv tendens, dock inte säkerställd, hos kvinnliga förare (86). Verknningar av andra utbildningsåtgärder har inte utvärderats.

6.4.5 Överväganden och förslag

Det finns i TSVs fordonregister för närvarande drygt 6 000 utryckningsfordon registrerade.

Utryckningsfordon finns inom varje slag av fordon. Varje fordonslag har sin egen behörighet. Utbildningen för respektive behörighet tar hänsyn till de egenskaper vid körningen som fordonsslaget har. Det karakteristiska med att köra ett utryckningsfordon är att föraren i trängda lägen får bryta mot trafikregler för att komma fram snabbare än vid vanlig körning. Körning under utryckning ställer därför särskilda krav på föraren beroende på omständigheterna i det enskilda fallet och i den aktuella trafikmiljön. Det är den enskilde utryckningsförarens omdöme i de enskilda situationerna som torde vara avgörande för om en olycka skall inträffa eller inte.

Som angetts är det tveksamt om det föreligger positiva effekter av olika former av utbildning. Vidare kan det, som bilförarutredningen påpekade, vara svårt att utforma ett körprov som visar att en förare behärskar "frivägs"-körning i alla dess olika former. Det föreligger även andra svårigheter i samband med införandet av en särskild behörighet som t. ex. ev. begränsning i tiden av behörigheten, utformningen av ett system för återkallelse av behörigheten, vilket allt talar mot att tillskapa en ny behörighet.

Den utbildning av utryckningsförare som sker i dag torde ha som sitt egentliga värde att utpeka de svårigheter som föreligger vid utryckningskörning. Den formen av utbildning, som beskriver olycksriskerna vid utryckningskörning, i vilka situationer sådana risker förekommer exempelvis vid färd i höga farter genom korsningar och på andra platser än vägen och medtrafikanternas svårigheter att uppfatta larmanordningar, har arbetsgivaren ett ansvar att ge hos honom anställda förare. Så sker i erforderlig utsträckning. Mot denna bakgrund finner KK 2000 att någon särskild behörighet för förare av utryckningsfordon inte bör införas. Trafiksäkerhetsaspekterna tillgodoses genom utbildning, som inriktas på att inskräpa riskmedvetandet hos föraren av utryckningsfordon.

Frågan om behörighet att föra tunga fordon inom ramen för räddningstjänsten bör nu ges en generell lösning. I KKL har polisman med behörighet B erhållit rätt att i vissa angivna fall föra fordon som kräver högre behörighet. På motsvarande sätt bör frågan om förarbehörighet inom räddningstjänsten lösas.

7 Unga förare

7.1 Direktiven

De riskmoment som nyblivna körkortshavare utgör i trafiken skall särskilt uppmärksammas av kommittén. KK 2000 bör föreslå de åtgärder som är motiverade för att begränsa detta riskmoment. Därvid bör kommittén följa introduktionen av det s. k. provisoriska körkortet, som infördes från den 1 januari 1990. Kommittén bör vidare belysa om det är lämpligt att införa krav på en nybörjarskylt. Möjligheten till fortbildning bör också belysas. Vidare bör kommittén ta fram erfarenheter från olika system i Europa, USA och Australien vilka huvudsakligen syftar till att ge nyblivna förare längre erfarenhet i bilkörning under kontrollerade former innan de släpps ut i trafiken på egen hand.

7.2 Tidigare utredningar och förslag

Den tidigare omnämnda arbetsgruppen från VTI, SÖ och STR (avsnitt 3.3.3) lämnade även andra förslag för att öka de nyblivna förarnas säkerhet än beträffande förarutbildningen (48). Bl. a. föreslogs att nybörjarskylt skulle införas under de två första åren eller till dess den föreslagna obligatoriska efterutbildningen genomgåtts. Arbetsgruppen ansåg det vara en billig åtgärd som markerade att det mesta av körförmågan lärs in efter körkortet. Skylten skulle därigenom motverka de nya förarnas överskattning av sin körskicklighet.

Kommunikationsdepartementet initierade därefter en utredning om komplettering av grundutbildningen med en obligatorisk efterutbildning (49). Utredningen föreslog att förarutbildningen skulle delas in i två skeden, det första med existerande grundutbildning men något förändrad (avsnitt 3.3.5), det andra skedet efter avslutad grundutbildning. Körkortet skulle då vara endast preliminärt till dess den nyblivna körkortshavaren genomgått en obligatorisk tilläggsutbildning om totalt 8 timmar. Utredningen överlämnades av regeringen till TSV som underlag för ett förslag till regeringsbeslut om reformering av bilförarutbildningen.

TSV lämnade i augusti 1987 ett förslag till reformerad bilförarutbildning, vilket bl. a. innehöll ett system med preliminärt körkort under två år. En obligatorisk tilläggsutbildning skulle

genomföras under den perioden, varefter föraren för att få sitt preliminära körkort permanentat måste genomgå ett slutligt körprov. Under den preliminära körkortstiden skulle nybörjar-skytt anbringas på fordonet. Slutligen föreslogs en rehabilite-ringskurs för förare som under den preliminära körkortstiden begått trafikförseelser. Ett föreläggande härom skulle, om det inte följdes, leda till körkortsåterkallelse. Om körkortshavaren begått så allvarlig överträdelse att körkortet återkallats, skulle nytt förarprov alltid krävas (avsnitt 3.3.6).

7.3 Gällande regler

I dag finns drygt 600 000 körkortshavare mellan 18 och 24 år. Flertalet innehar endast B-behörighet (tabell 6:2). Den enda särregel som gäller för dem är den 1990 införda bestämmelsen om provisoriskt körkort under två år (avsnitt 4.3). Provisoriet innebär att en körkortshavare, som under provperioden gör sig skyldig till ett trafikbrott som föranleder körkortsåterkallelse, får tillbaka körkortet först sedan han avlagt nytt förarprov. Därefter börjar en ny tvåårig provotid att löpa. Det provisoriska körkortet är en markering att nyblivna bilförare inte kan anses fullärda.

7.4 Överväganden och förslag

7.4.1 Obligatorisk fortbildning m. m.

KK 2000 har tidigare avvisat tanken på en obligatorisk fort-bildning eftersom det inte finns några belegg för att en obligato-risk efterutbildning av motsvarande slag som i Norge och Fin-land förbättrar trafiksäkerheten (avsnitt 3.6.6). Om TSVs för-slag till obligatorisk rehabiliteringskurs för förare som begått trafikförseelser kan sägas att påtvingad fortbildning innebär dåliga pedagogiska förutsättningar. Den körkortsspärr som KK 2000 föreslagit kommer att fungera som ett naturligt in-citament till fortbildning, med bibehållen valfrihet för föraren, och är därmed att föredra.

7.4.2 Provisoriskt körkort

TSV har på uppdrag av KK 2000 tagit fram siffror över ut-fallet av det provisoriska körkortet. Hittills – den 8 januari 1991 – har ca 90 000 körkortshavare behörigheten med provotid.

Under 1990 har omkring 1 000 körkort återkallats för dem som förvärvat körkort under samma år. 206 avsåg körkortshavare i åldrarna 18 och 19 år. Punkterna 1 och 4 i 16 § KKL (avsnitt 4.3) dominerar och utgör grunden för ca 80 % av samtliga återkallelser.

Med det system för ett ingripandeförfarande som KK 2000 lägger fram kommer alla förare som felar i trafiken att avlägga ett nytt förarprov för att efter körkortsspärr eller återkallelse åter få förarbehörigheten. För att även fortsättningsvis markera de nyblivna förarnas särställning bör deras behörighet återkallas vid varje brott eller förseelse mot en trafikregel under tvåårsperioden och således aldrig föranleda körkortsspärr.

7.4.3 Nybörjarskylt

I många länder finns krav på nybörjarskylt. Kravet kan endera ingå som ett av flera moment i ett regelsystem för nyblivna förare eller utgöra den enda åtgärden.

Kravet på nybörjarskylt kan utgöra en markering från samhällets sida om den nyblivnes inlärningsperiod och svårigheter därunder. Omgivningen får genom skylten vetskap om att föraren har en begränsad kapacitet för exempelvis komplicerade trafiksituationer och anpassar därför sitt körsätt till detta förhållande.

En obligatorisk nybörjarskylt bör övervägas om en sådan skylt visar sig ha en trafiksäkerhetseffekt. Vidare förutsätts en rimlig övervakningsmöjlighet. Eftersom egentliga utvärderingar av effekterna av en nybörjarskylt ävensom övervakningsresurser saknas i dag vill KK 2000 inte förorda att kravet på nybörjarskylt införs i Sverige.

7.4.4 Curfew⁵³

Unga, nyblivna förare är överrepresenterade i de olyckor som inträffar nattetid, till en del därför att de kör mycket nattetid. Även om exponeringen vägs in finner man ändå en klar överrepresentation. En stor del av de alkoholrelaterade olyckorna sker nattetid och med unga förare inblandade – förare, som samtidigt är ovana vid såväl alkohol som bilkörning.

I åldersgruppen 18–19 år är singelolyckor under kvällar och nätter före lördag och söndag 366 procent fler än genomsnittet under veckans övriga dagar för denna åldersgrupp. Olycksrisiken kvällar och nätter före lördag och söndag utgör 2,3 olyckor/

miljon fordonskilometer, att jämföras med 0,2 som är motsvarande siffra för 25–54-åringarna.

18–19-åringarna har oftare passagerare i bilen vid olyckstillfallet än övriga ålderskategorier. Hälften är dock olyckor med ensamförare. Av de nyblivna förarnas singelolyckor inträffar endast ca 16 % i samband med resor till eller från arbete/skola eller andra arbetsresor, medan 25–54-åringarnas singelolyckor i 42 % av fallen inträffar under sådana resor.

För att minska olycksrisken för de unga förarna har olika åtgärder vidtagits på andra håll i världen. En höjning av den legala åldern för alkoholinkep/konsumtion har provats i USA med stor framgång. Även i Sverige är inköpsåldern, 20 år, högre än myndighetsåldern. En annan åtgärd är att sänka åldern för övningskörning för att tillförsäkra längre erfarenhet hos dem som släpps på egen hand i trafiken. En tredje åtgärd som prövats är nollpromillegräns för nyblivna förare. Också hastighetsrestriktioner och restriktioner beträffande antal passagerare har genomförts.

Ytterligare en åtgärd som prövats för att komma till rätta med de unga förarnas olycksrisk är vad som på engelska kallas "curfew" vilket egentligen betyder utgångsförbud. På många håll i USA finns lokala ordningsstadgar som tillämpar curfew i den egentliga betydelsen för 15–18-åringar; de får inte vistas på offentlig plats efter ett visst klockslag utan sällskap med en vuxen. Härigenom påverkas ungdomarnas trafikarbete, eftersom de inte får vara fordonsförare under restriktionstimmarna. Vanligare är dock att restriktioner endast avser körkortsbehörigheten och är kopplade till någon form av provisoriskt körkort. Förseelser eller olyckor under provisorietiden leder till förlängning av denna.

I 37 amerikanska delstater finns någon form av restriktion. Effekterna har studerats i fyra amerikanska delstater. Resultatet visade att olyckor bland 16-åriga förare minskade med 69 % under restriktionstimmarna i Pennsylvania, 62 % i New York, 40 % i Maryland och 25 % i Louisiana.

Dessa resultat har ifrågasatts i en annan studie. Man har sökt andra förklaringar och där funnit att de till stor del kan förklaras av en allmän olycksreduktion, som i tiden väl sammanfaller med undersökningsperioden och i något fall med ändrade rutiner hos polisen för olycksrapportering, framför allt i Maryland.

Efterlevnaden av de nattliga körförbuden har studerats. De allra flesta efterlever förbudet. Så gott som alla föräldrar kräver också av sina ungdomar att de skall respektera körförbudet.

Även andra länder har lagt fram förslag om nattliga körförbud. I Australien diskuteras ett graderat körkort som också innefattar nattliga körförbud. I Holland och Österrike pågår liknande diskussioner. Ett utvidgad system för amerikanska förhållanden har också presenterats.

I Sverige var 18- och 19-åriga bil- eller mc-förare inblandade i 730 polisrapporterade olyckor mellan kl. 20.00–06.00 under 1989. Om man begränsar sig till samma klockslag men endast under natten till lördag och söndag var 18–19-åringarna delaktiga i 358 personskadeolyckor. Nära 70 % av de personskadeolyckor, där åldersgruppen varit förare och misstänkts för alkoholpåverkan, inträffade under tiden kl. 20.00–06.00 under natten mellan fredag och lördag och mellan lördag och söndag.

I många länder med curfew-begränsningar tas körkort vid lägre ålder än i Sverige. Föraren är omyndig, går i skolan och bor hemma hos föräldrarna. Det finns då större möjligheter att upprätthålla begränsningar än för myndiga förare. Man har noterat en minskning av antalet ungdomar som skaffar sig körkort i de åldrar som restriktionen omfattar, vilket också minskar exponeringen av åldersgruppen.

I Sverige sammanfaller myndighetsåldern och körkortsåldern och körkortshavaren har ofta redan flyttat hemifrån, skaffat egen bil och eget arbete. KK 2000 anser mot den bakgrunden att skälen mot att införa tidsbegränsningar för rätt att framföra motorfordon är starka. Något förslag härom lägger kommittén inte fram.

7.4.5 Målinriktad information

Information till nyblivna körkortshavare ges i olika former och av olika aktörer inom trafiksäkerhetsområdet; TSV, NTF, försäkringsbolagen m. fl.

Hösten 1987 startade TSV i samarbete med Gislaved, Volvo, Skandia och OK ungdomskampanjen "Mästare på väg". Kampanjen hade som primär målgrupp bilförare i åldrarna 18–21 år och innehöll olika åtgärder såsom annonsering i ungdomstidningar, direktdistribuerade tidningar, utställningar, video m. m. Kampanjen hade som huvudstrategi att påverka unga bilförares medvetenhet om sin bristande körförmåga och att påverka deras attityder och beteende främst inom trafiksäkerhetsområdena bilbältesanvändning, hastighetsanpassning och trafiknykterhet.

En utvärdering tyder på att kampanjen påverkat unga förares kunskaper och attityder genom aktiviteter i gymnasieskolan,

trafikskolan och försvaret (130). Andra insatser har haft liten betydelse.

NTF förbereder projekt med särskilda informationsinsatser riktade till ungdomar under 1991/92, främst inom ramen för kampanjen gällande hastighetsanpassning och trafiknykterhet.

Informationsinsatser som görs vid utbildning inom skola, försvar och frivilligorganisationer är av värde. Den trafiksäkerhetsfrämjande åtgärd som utan jämförelse skulle ha största effekt för att nedbringa de unga förarnas olycksrisker torde emellertid vara att som KK 2000 föreslagit integrera trafikantutbildningen i gymnasieskolan.

8 Livsvarig förarbehörighet, äldre förare m. m.⁵⁴

8.1 Direktiven

Som nämnts varar körkortsbehörigheten i princip livet ut. Detta förhållande bygger på tanken att den som en gång tagit körkort med viss behörighet också kommer att köra fordon av det slag som behörigheten avser med en viss regelbundenhet och därmed upphålla sin körförmåga.

Det kan emellertid ifrågasättas om detta antagande gäller generellt för dem som har körkort med behörigheterna C, D, CE och DE, dvs. för tunga lastbilar, bussar och tunga släpfordon kopplade till dessa. Det är här oftast fråga om personer som tagit körkort med dessa behörigheter för att kunna arbeta som yrkeschaufförer. Om vederbörande lämnar yrket och inte på annat sätt får någon träning i att köra sådana fordon som de nämnda behörigheterna avser, torde körförmågan med tiden avta. Det förekommer också att behörigheterna förvärvas under t. ex. militärtjänstgöring eller under studietiden utan tanke på yrkesverksamhet inom branschen.

De fordon det här gäller kräver åtskilligt mer av föraren än vad t. ex. vanliga personbilar gör. Den tekniska utvecklingen gör vidare att det på ett modernt tungt fordon kan krävas en annan körteknik än den som körkortshavaren en gång förvärvade. Det kan i sammanhanget nämnas att det inom flyget krävs viss årlig flygtid för att innehavaren skall få behålla sitt flygcertifikat.

Det finns därför enligt min mening skäl att överväga om C-, D- och E-behörigheten i fortsättningen bör gälla under obegränsad tid utan krav på regelbunden körträning eller återkommande körprov på de fordon som behörigheten avser.

Tanken på att mer allmänt införa återkommande prov eller tester för rätten att behålla körkortet har avvisats vid flera tidigare tillfällen då frågan kommit upp, främst med hänvisning till de kraftigt ökade ekonomiska och personella resurser som då skulle krävas. Det är emellertid ovedersägligt att reaktionsförmågan och andra för bilkörning betydelsefulla funktioner avtar med stigande ålder, låt vara med stora individuella variationer i tiden. Funktionsnedläggningarna kommer som regel inte plötsligt utan under en längre tid, vilket gör att de kanske inte märks så mycket i den dagliga tillvaron.

Det är troligt att sådana naturliga åldersförändringar till betydande del kompenseras genom större erfarenhet. Äldre bilförare är emellertid överrepresenterade vid vissa typer av olyckor, t. ex. vid olyckor i samband med vänstersväng, brott mot stopp- och väjningsplikt samt rödljuskörning i dagsljus.

Med tanke på den betydande ökning av vägtrafiken som ägt rum

under senare år och det ökande antalet äldre körkortshavare bör saken tas upp på nytt. Vad som därvid skulle kunna bli aktuellt är att efter en viss ålder införa krav på någon form av återkommande test, som kan ge besked huruvida en förare har sådana funktionsnedsättningar att körförmågan allvarligt påverkas och som inte kan kompenseras med hjälpmedel. En svårighet är givetvis att fastställa en generell åldersgräns, eftersom de individuella variationerna är så stora. Att lång tid förflutit från det man avlagt förarprov kan påkalla att prov i någon form eller fortbildning kommer till stånd.

Kommittén skall överväga om det finns skäl att införa krav på körprov, anställning som yrkeschaufför eller på annat sätt dokumenterad körvana för rätten att efter ett visst antal år få behålla körkortsbehörigheterna C, D och E. I fråga om alla behörigheterna bör vidare undersökas om det kan vara lämpligt att kräva återkommande tester efter det att körkortshavaren har uppnått en viss ålder eller om någon form av prov eller fortbildning behövs efter det att lång tid har förflutit sedan förarprov avlades.

8.2 Probleminventering

I dag finns ungefär 750 000 körkortshavare som är 65 år eller äldre eller 15 % av alla körkortshavare.⁵⁵ Ett nettotillskott på drygt 30 000 äldre förare beräknas årligen tillkomma. År 2000 kommer drygt en miljon körkortshavare att vara 65 år eller äldre, eller en ökning med en tredjedel från i dag.

För varje generation förskjuts åldrandet uppåt med några år. Generella och kraftigare funktionsnedsättningar till följd av naturligt åldrande ger sig numera tillkänna först i åttioårsåldern. Åldrandet är mycket individuellt, särskilt om hänsyn tas till sådana funktionsnedsättningar som är en följd av sjukdomar och sjukdomstillstånd. Hur åldrandeprocessen löper över tid och hur den kommer till uttryck för olika funktioner – lungkapacitet, ämnesomsättning, muskelstyrka, minnesfunktioner osv. – är förhållandevis välkänt (42). Sambandet mellan olika funktioner och trafiksäkerhet är däremot dåligt utforskat. De samband som kommit fram är i regel mycket svaga.

Äldre förares höga skaderisker – risken att per körd kilometer råka ut för en trafikolycka och därvid skadas – är i regel mycket väldokumenterade (avsnitt 2.2.1). Två förhållanden bör påpekas i sammanhanget. Frånsett dödsolycksrisken blir den ökade skaderisken inte särskilt markant förrän i 75-årsåldern. Den förhöjda skaderisken som kan observeras från 65-årsåldern är visserligen något högre än för den stora mellanåldersgruppen, men är klart lägre än för bilförare i åldern 18–19 år. Vidare är den högre skaderisken, särskilt från 75-årsåldern, ett uttryck inte bara för sådana funktionsnedsättningar som leder till ökad san-

nolikhet att råka ut för trafikolycka, utan också för ökad skörhet. Olyckor som för yngre medför lindrigare skador – vilket kan innebära att olyckan inte ens rapporteras – kan för den äldre ge svårare personskador. Äldre motorfordonsförare, över 65 år, har exempelvis dubbelt så många vård dagar efter en olycka som yngre under 25 år (5).

De äldre förarna är emellertid per individ inblandade i få olyckor (fig. 2:2). Om äldre körde lika mycket och i övrigt hade samma körvanor som yngre skulle – med hänsyn till vad vi vet om de äldres olycks- och skaderisker per körd kilometer – antalet olyckor med äldre bilförare naturligtvis vara större. I och med pensioneringen förändras körvanorna kraftigt. Pensionärer slutar visserligen inte att köra, men minskar bilkörningen väsentligt. Äldre förare ändrar även sina körvanor från högriskförhållanden till lågriskförhållanden genom att undvika mörker, dåligt väglag och högtrafiktid.

Härav följer att de äldre bilförarna inte är överrepresenterade i trafikolyckor, snarare tvärtom. Som framgår av figur 2:2 sjunker den relativa frekvensen förare inblandade i personskadeolyckor – med eller utan egna personskador – med stigande ålder för att vara lägst i de allra äldsta åldrarna (antalet olycksförare per tusen körkortshavare). Skillnaden mellan den äldsta och yngsta gruppen är som ett till åtta, vilket innebär att den relativa frekvensen olycksförare i den yngsta gruppen är åtta gånger högre än i den allra äldsta (över 80 år). Den främsta förklaringen är naturligtvis olikheter i antalet aktiva förare och i körvanor.

De äldre körkortshavarna har sålunda god förmåga att anpassa sina körvanor till de funktionsnedsättningar som åldrandet medför.

Vad händer år 2000 när de äldre förarna ökat med en tredjedel? Generellt gäller att ökande trafik medför ökat antal olyckor. Fler äldre bilförare kommer därför som självklar följd att innebära att antalet olyckor där äldre är inblandade ökar. Olycksökningen kommer emellertid proportionellt sett att bli mindre än ökningen i antalet äldre körkortshavare, under förutsättning att den genomsnittlige äldre körkortshavaren inte ändrar sina körvanor jämfört med dagens. Det finns inga skäl att tro att den pensionerade körkortshavaren/bilisten om tio år skulle ha kraftigt avvikande körvanor från dagens pensionerade förare.

KK 2000 har via TSV tillfrågat ett urval innehavare av de högre behörigheterna C och D om deras körvanor (representativa urval om ca 1 800 personer). Det visar sig att en stor del av

körkortshavarna sällan använder sina högre behörigheter, ca en femtedel kör dagligen.

Lastbil och buss används i regel i förvärvsverksamhet. Därför är lastbils- och bussolyckor mycket ovanliga med äldre förare bakom ratten (tab. 8:1).

Tabell 8:1 Polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskador 1987–1989. Delaktiga lastbils- och bussförare efter förarens ålder (källa SCB).

Ålder	Tung lastbil		Lätt lastbil		Buss	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
19	50	1	220	8	4	0
20	57	2	120	4	26	2
21--24	459	12	452	16	194	13
25--64	2 845	77	1 843	66	1 118	77
65--71	21	1	53	2	10	1
72 --	13	0	24	1	--	--
Okänd	244	7	83	3	107	7
Summa	3 689	100	2 795	100	1 459	100

8.3 Överväganden och förslag

I diskussionerna om äldre bilförare har olika slags åtgärder av tvingande och generell natur förts fram. Det har exempelvis gällt obligatorisk fortbildning, obligatoriska tester av olika slag – medicinska, psykologiska, körprov osv. Gemensamt för dessa åtgärder är att trafiksäkerhetseffekt saknas eller är mycket liten (42, 135). Även om de äldre bilförarna utgjorde ett större trafiksäkerhetsproblem skulle effekten av sådana generella åtgärder bli ingen eller mycket liten. I relation till kostnaderna skulle sådana åtgärder ännu mindre kunna motiveras, särskilt i fall resurser måste tas från resursknappa områden, t. ex. sjukvårdspersonal för medicinska tester.

Nu finns, som framgått av analysen av de äldres trafiksäkerhet, inget trafiksäkerhetsmotiv för tvingande generella åtgärder. De äldre körkortshavarna utgör inte ett tillräckligt stort trafiksäkerhetsproblem samhälleligt sett för att motivera att just denna åldersgrupp skulle bli föremål för tvingande åtgärder.

Under de senare decennierna har trafikanten, hennes möjligheter och begränsningar alltmer kommit att användas som en dimensionerande faktor vid utformningen av trafiksystemet – vägar, trafikregleringar, fordon, skyddssystem. KK 2000 anser att detta är en riktig och viktig princip. Begreppet trafikant är

emellertid heterogent och mångtydigt. I en tid då de äldre körkortshavarna snabbt ökar i antal är det än mer angeläget att trafiksystemet utformas med hänsyn till deras förutsättningar och begränsningar. Sådant hänsynstagande kan komma till uttryck i allt från större bokstäver på vägmärkena, bättre belysning, effektivare avbländning till att hastighetsgränserna sätts efter äldre bilförares förutsättningar (131).

I enlighet med förslaget om ett förändrat ingripandeförfarande vid trafikförseelser kommer orsaker till äldres trafikbrott och trafikförseelser att klarläggas – självmarkeringsprincipen. Genom förarprov och i förekommande fall lämplighetsprövning kan exempelvis funktionsnedsättningar av betydelse för säkerheten upptäckas.

Upplysning och frivilliga kurser för äldre kan fylla en viktig funktion genom att göra människor uppmärksamma på hur man kan anpassa sitt liv, även sina körvanor, till de förändringar som åldrande innebär. Sådan information och kursverksamhet finns redan i dag.⁵⁶

KK 2000s enkät till innehavare av de högre behörigheterna visar att många inte använder behörigheten (avsnitt 8.2). Det borde således finnas skäl att föreskriva någon form av prov, intyg eller liknande för att få inneha dessa behörigheter även fortsättningsvis. Mot ett sådant förfarande talar dock flera skäl. De skäl som talar mot generella åtgärder för alla behörigheter gäller även för innehav av behörigheterna C och D. Vidare kan det bli svårt att utforma en kontrollmodell som skall vara generell i så motto att den märker ut dem vars behörighet kan bli föremål för omprov m. m. Kostnaden för ett sådant generellt förfarande torde inte heller motsvara nyttan av det. KK 2000 har vidare utformat ingripandeförfarandet på sådant sätt att det blir självmarkerande.

Utnyttjandegrader och en förarens erfarenhet är vidare en fråga för arbetsgivarna. De bör se till att de inte anställer förare som tillhör riskgruppen. Detta gäller exempelvis för kommunerna beträffande skolskjutsar.

Sammanfattningsvis kan därför konstateras att de äldre bilförarna inte är något stort trafiksäkerhetsproblem så länge de som i dag anpassar sina körvanor efter sina ändrade förutsättningar. Med tanke på ökningen av antalet äldre förare kommande år bör dock utvecklingen följas och frågan aktualiseras på nytt om tecken på ökade trafiksäkerhetsproblem bland de äldre skulle ge sig till känna.

9 Översyn av körkortsförfattningarna

9.1 Direktiven

Körkortslagen och körkortsförordningen innehåller en stor mängd regler beträffande dels frågor av central betydelse såsom utbildning, prov, förarbehörighet och återkallelse, dels frågor av administrativ karaktär samt registerrutiner. Författningarna har ändrats och kompletterats i sådan omfattning att regelverket blivit svårtillgängligt och därmed givit upphov till tillämpningsproblem. Det gäller exempelvis begreppet körkort som i vissa fall har betydelse av behörighet att föra fordon och i andra fall betydelsen av dokumentet körkortet.

Kommittén skall vidare göra en lagteknisk översyn av körkortsförfattningarna. Därvid är kommittén oförhindrad att även föreslå sakliga ändringar, t. ex. i fråga om förutsättningarna för att återfå körkort som inte har förnyats i rätt tid, dispensfrågor och möjligheten att överklaga. Kommittén bör särskilt uppmärksamma de möjligheter som bör finnas att befria regeringen från att pröva överklaganden och andra förvaltningsärenden enligt de aktuella författningarna. Ett exempel på en tänkbar delegering är att låta trafiksäkerhetsverket fatta beslut i frågor om rätt för den som är bosatt utomlands att övningsköra i Sverige och om utfärdande av internationella körkort.

9.2 Bakgrund

I syfte att kartlägga problem med dagens körkortsförfattningar har KK 2000 remitterat en förfrågan till samtliga förvaltningsdomstolar och länsstyrelser samt andra myndigheter och organisationer som i sin verksamhet tillämpar körkortsförfattningarna. TSV har för kommitténs räkning sammanställt de framförda synpunkterna.

De synpunkter som avser forumfrågor och processuella frågor har under hand lämnats över till domstolsutredningen. Synpunkter på detaljnivå som ligger inom TSVs ramar att ta ställning till behandlas inte heller av kommittén. Övriga synpunkter, som inte tillgodoses genom andra mera övergripande förslag från kommittén, handläggs i detta kapitel.

9.3 Överväganden och förslag

9.3.1 Begreppet körkort

Det har framgått av KK 2000s förfrågan till de olika intressenterna inom körkortsområdet att författningarna i dag är krångligare än nödvändigt. Många av de framförda förslagen till förändringar avser den dubbeltydighet som vidlåder begreppet körkort; ibland betyder körkort behörighet att föra fordon och i andra fall syftar ordet på själva dokumentet. Enligt KK 2000 bör körkort beteckna endast den fysiska handlingen medan rätten att framföra fordon bör betecknas förarbehörighet.

Olika rättsverkningar är knutna till begreppet körkort. Många har sitt ursprung i den tid när körkortet utfärdades manuellt. En renodling av begreppet till att avse enbart dokumentet innebär att dessa rättsverkningar i stället knyts till anteckning om innehavet av behörighet i körkortsregistret. Körkortshandlingen kommer med ett sådant system att endast utgöra en legitimationshandling. Härigenom kommer praktiska hanteringsproblem, som på olika sätt givits särlösningar i författningarna, att bli överflödiga. Förarbehörigheten förvärfvas i dag i och med ett godkänt förarprov men rätten att köra inträder först sedan körkortet lämnats ut. Tidigare lämnades körkortet ut direkt efter ett godkänt prov. Sedan 1990 tillverkas körkort först sedan förarprovet avlagts varför regler som möjliggör körning i avvaktan på utlämnade av körkortet har tillskapats. Dessa blir nu överflödiga (6 a § KKL samt 8, 10 och 16 §§ KKF).

Även vid en återkallelse med kort spärrtid kan problem uppkomma. För närvarande gäller behörigheten inte i och med att spärrtiden löpt ut utan först sedan körkortet lämnats ut på nytt.⁵⁷ I 22 § KKF finns en presumptionsregel för när ett körkort skall anses utlämnat. Även den kan upphöra.

Kopplingen till innehav av körkortshandlingen för rätten att köra är dock inte total. Kontroll i körkortsregistret accepteras när annan legitimationshandling än körkort uppvisas. Också när körkortet tappats bort eller stulits har körkortshavaren kvar rätten att köra bil. Med KK 2000s förslag knyts alla rättsverkningar av innehav av förarbehörighet till körkortsregistrets anteckningar om giltighet och omfattning m. m. Kommittén har inte funnit att denna förändring skulle stå i strid med 1968 års Wienkonvention om vägtrafik eller reglerna inom EG.

Körkortshandlingen bör emellertid fortfarande finnas kvar och, som i dag, utfärdas av TSV. Handlingen bör ges en bestämd giltighetstid. Liksom för andra legitimationshandlingar blir det

den enskildes ansvar att förnya handlingen. De särskilda reglerna om förnyelse av körkort kan upphävas. TSV får utfärda anvisningar för förnyelse av legitimationshandlingen och avgift därför. Därvid bör TSV överväga om på handlingen kan anges att innehavaren lämnat sådant medgivande om donation av organ, som avses i 7 § första stycket transplantationslagen (1975:190).

Polisens kontrollarbete kommer att förändras av KK 2000s förslag i den här delen. Körkortshandlingen är i dag ett viktigt kontrollinstrument. Med kommitténs förslag måste kontrollen mot registret alltid göras, vilket kan medföra merarbete vid de större razziorna för nykterhet, förar- och fordonskontroll. Emellertid torde den snabba tekniska utvecklingen medföra att en direktuppkoppling från polisbilen till körkortsregistret snart blir möjlig. Kommittén vill därför förorda att förändringen genomförs trots den tidsutdräkt den kan föranleda för polisen i nuläget.

9.3.2 Dispens- och besvärfrågor

Regeringen, länsstyrelserna och TSV kan medge undantag från körkortsförfattningarna.

Riksdagen har i 32 § KKL bemyndigat regeringen eller myndighet, som regeringen bestämmer, att meddela ytterligare föreskrifter för tillämpning av KKL. Det kan gälla föreskrifter om undantag från lagen, om förarutbildning och registrering samt om utländska körkorts giltighet i Sverige.

Regeringen har även bemyndigats att själv, eller genom vida-redelegering till annan myndighet, i enskilda fall medge undantag från KKL. Enligt 11 kap. 12 § regeringsformen kan regeringen alltid meddela undantag från föreskrifter i förordning eller från bestämmelse som meddelats med stöd av ett beslut av regeringen. Ett sådant beslut får dock inte strida mot lag eller mot riksdagens beslut om utgiftsanslag.

Länsstyrelsen har enligt 101 § KKF rätt att medge undantag från vissa bestämmelser i KKL (2–5 §§ om förarbehörigheter, 12 § om körkortsålder och 29 § om traktorkortsålder) och KKF (17 § om utbildningsbevis, 19 § om förarprovsålder, 24 § om förnyelse av körkort, 73–77 §§ om övningskörning, samt 80 § om uppsikt över övningskörning som sker i trafikskola), men endast om det föreligger synnerliga skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Länsstyrelsens beslut kan överklagas till TSV, men inte längre.

TSV får enligt 101 § KKF medge undantag i visst fall från vad som gäller om förnyelse av körkort om körkortshavaren bor utomlands eller när det gäller körkort som skall lämnas ut efter återkallelse. Vidare får TSV enligt 102 § KKF i visst fall medge undantag från de medicinska krav som uppställs i 7 och 28 §§ KKL samt från de föreskrifter som meddelats med stöd av 95 § KKF. Besluten kan överklagas hos regeringen. TSV kan vidare medge undantag från de egna föreskrifter som TSV getts rätt att utfärda, om undantagsrätten finns inskriven i föreskrifterna. Även dessa beslut överklagas till regeringen.

Bilregisterutredningen har nyligen avgivit betänkandet *Den regionala bil- och körkortsadministrationen* (SOU 1991:14).

Domstolsutredningen ser över vilken domstolsorganisation som skall hantera körkortsingripanden i framtiden.

En utredning med uppgift att göra en översyn av det offentliga trafiksäkerhetsarbetets inriktning och organisation har nyligen tillsatts av regeringen.⁵⁸

Åklagarutredningen överväger om ordningsförelägganden och strafförelägganden kan användas för körkortsingripande.

Med hänsyn till det nyligen avslutade arbetet i bilregisterutredningen och de utredningar som pågår och vars ställningstaganden är beroende av varandra har KK 2000 inte funnit skäl att nu föreslå genomgripande förändringar i fråga om vilken myndighet som bör medges besluta om undantag från författningarna eller en ändring av besvärssystemet inom körkortsområdet. Innan sådana ställningstaganden sker bör hela den framtida organisationen av trafiksäkerhets- och trafikadministrationsarbetet vara klarlagt.

KK 2000 har dock funnit anledning att redan nu överväga om beslutanderätten i fråga om rätt för den som är bosatt utomlands att övningsköra i Sverige och rätten att utfärda internationella körkort bör delegeras från regeringen.

Frågan om rätt för den som är bosatt utomlands att få övningsköra i Sverige avser vanligtvis begäran från trafikskolor i Norge att få bedriva övningskörning i Sverige. Autoriserade trafikskolors landsförbund har till det svenska kommunikationsdepartementet lämnat en framställning om en reglering av frågan. Det norska samferdselsdepartementet har ställt sig positiv till att frågan ges en generell lösning. Man föreslår även att respektive lands myndighet ges möjlighet att godkänna att övningsbilar från det egna landet får övningsköra i det andra landet.

Bestämmelser om övningskörning finns i 6 § KKL och i 72–81 §§ KKF. I 74 § KKF anges ålders- och behörighetskraven för

den som skall ha uppsikt över övningskörningen som sker i trafikskola och privat. Den bestämmelsen avser svenskt körkort. För privat övningskörning finns i 77 § KKF krav på gällande körkortstillstånd. I 12 § förordningen (1981:96) om godkännade och utbyte av utländska körkort anges att den som innehar ett körkort utfärdat i Danmark, Finland, Island eller Norge får undervisa vid privat övningskörning om han varit kyrkobokförd i Sverige sedan minst fem år. Regeringen prövar i dessa fall frågan om undantag från kraven vid övningskörning (jfr 101 § KKF).

Regeringen lämnar i dag tidsbegränsade medgivanden för norska trafikskolor att övningsköra på svenska vägar. I beslutet uppställs krav på trafiklärare, elev och begränsningar vad gäller vägsträckor på vilka övningskörningen får äga rum.

En möjlig lösning är att regeringen, med stöd av 32 § KKL, i förordning generellt tillåter övningskörning inom Sverige för personer bosatta i Norden enligt de regler som gäller för övningskörning som bedrivs i trafikskola i respektive land. En annan möjlighet är att från regeringen till länsstyrelsen i det län där övningskörningen skall bedrivas delegera rätten att medge undantag i sådant fall. Behövs en besvärinstans kan TSV utgöra sådan. TSVs beslut skulle inte få överklagas. Ett alternativ är att TSV ges möjligheten att medge undantag, utan möjlighet till överklagande. KK 2000 förordar att det första alternativet genomförs, eventuellt efter en ömsesidig överenskommelse mellan de nordiska länderna.

9.3.3 Internationella körkort

Rätten att utfärda internationella körkort tillkommer enligt 102 b § andra stycket KKF ett antal privaträttsliga organisationer. Handlingen utfärdas i enlighet med bestämmelser i 1968 års Wienkonvention om vägtrafik.⁵⁹ Enligt konventionen skall ett internationellt körkort godtas av andra länder förutsatt att körkortet fortfarande gäller och är utfärdat av ett behörigt organ. En stat behöver inte godkänna internationella körkort utfärdade av annan stat för person som bor i den förstnämnda staten. Enligt 102 b § första stycket får ett internationellt körkort utfärdas endast för den som har ett gällande svenskt körkort och det gäller inte för färd i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.

Den organisation som önskar erhålla rätt att utfärda internationella körkort ansöker därom hos regeringen. Varje bifall

till en ansökan medför en ändring av uppräknigen i 102 b § KKF. I enlighet med det pågående arbetet med att befria regeringen från förvaltningsuppgifter bör till TSV delegeras rätten att meddela sådant godkännande.

10 Uppföljning och utvärdering

10.1 Effekter

Till skillnad från åtgärder som vidtas i den fysiska vägmiljön, genom trafikreglering och eller på fordon, är det i regel mycket svårt att förutsäga trafiksäkerhetseffekter av det slags åtgärder kommittén föreslår. Åtgärderna avser att påverka förarens beteende och är främst av social och psykologisk karaktär. En aktuell översikt av effekter och kostnader vad gäller ett drygt 80-tal olika åtgärder visar att underlag saknas för att göra effektbedömningar av sådana åtgärder (132). Av samma skäl omfattar inte heller den samhällsekonomiska prioritering som VTI gjort av ett drygt 30-tal åtgärder i anslutning till Trafiksäkerhetsrådets program 1990 detta slags åtgärder (133).

Mot denna bakgrund framstår det som särskilt viktigt att genomföra effektstudier av olika slag i anslutning till att åtgärderna genomförs. Studierna bör avse åtgärdernas trafiksäkerhetseffekter i förhållande till kostnader i syfte att ge underlag för en bedömning av trafiksäkerhetsarbetets kostnadseffektivitet.

10.2 Utvärdering

Endast trafiksäkerhetsåtgärder som minskar frekvensen personskadeolyckor är motiverade. Om en utvärdering ger vid handen att ingen eller ringa effekt kan påvisas bör åtgärderna avvecklas så att resurserna kan komma till nytta i andra sammanhang.

En viktig utvärderingsaspekt är hur åtgärden genomförts i praktiken. Av intresse i fråga om gymnasial trafikantutbildning är exempelvis i vilken takt kommunerna etablerar utbildningen, vad den innehåller, vilket slag av lärare inom och utanför gymnasieskolan som engageras, föräldrars medverkan, hur många av de unga förarna som får hela eller delar av sin förarutbildning i gymnasieskolan och kostnader för skolan och enskilda. Motsvarande aspekter bör studeras när det gäller

sänkt övningskörningsålder – i vilken utsträckning utnyttjas möjligheten och av vilka och till vilka kostnader.

Även det föreslagna körkortsingripandet bör följas genom att studera dess tillämpning och effekter på såväl hela förarkollektivet som dem som blir föremål för körkortsingripande. Effekten av det provisoriska körkortet bör också studeras med avseende på frekvensen trafikbrott och -förseelser samt trafikolyckor under den första tvåårsperioden jämfört med motsvarande siffror från tiden före provisoriets införande.

10.3 Särskilda studier

De yngsta och äldsta körkortshavarna bör bli föremål för kontinuerlig uppföljning eftersom de högsta olycks- och skaderiskerna återfinns i dessa båda grupper. De äldre körkortshavarna kommer att öka avsevärt i antal fram mot sekelskiftet. Det är därför särskilt angeläget att följa denna grupp för att i tid få signaler om särskilda trafiksäkerhetsåtgärder kan komma att bli motiverade.

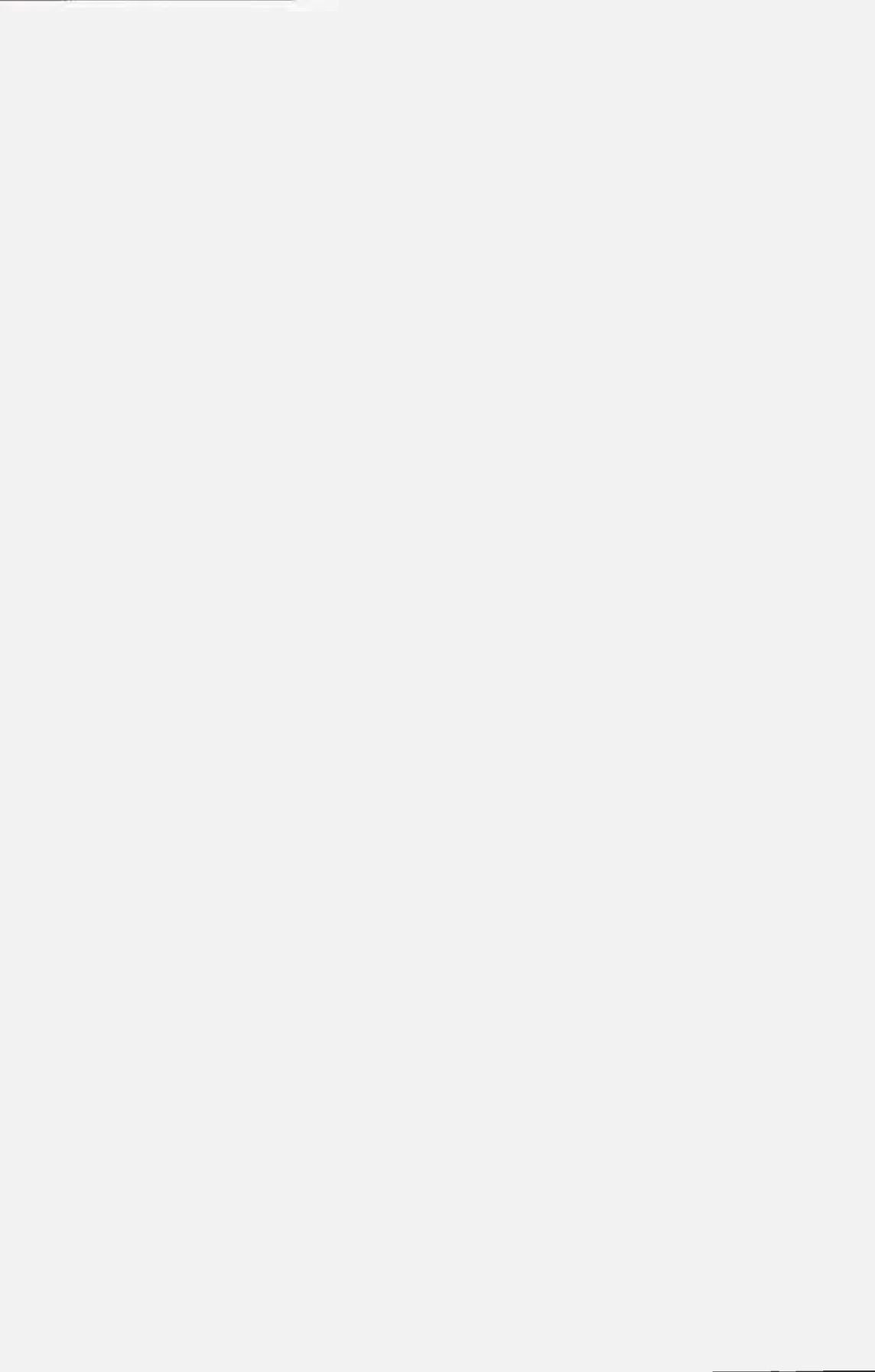
Trafiksäkerhetsarbetet under nittioalet kommer att ställa ökade krav på faktaunderlaget för utvärdering. Det har visat sig vara svårt att i det sammanhanget använda sig av körkortsregistret. Man bör därför pröva om registret kan utvecklas så att det kan ge underlag för analyser av riskfaktorer hos förare. Vidare bör kvaliteten på olycksdata förbättras, bl. a. genom att den information som trafikförsäkringsbolagens uppgifter om skadefall innehåller tas i anspråk. Också uppgifter från sjukhusen om personer som skadats i trafikolyckor vore värdefulla att använda i trafiksäkerhetsarbetet. Andra för förståelse av trafiksäkerheten avgörande uppgifter gäller körkortshavarnas körvanor: i vilken omfattning och under vilka förhållanden äger bilkörning rum bland olika grupper.

Metodiken i bl. a. trafikant- och förarutbildningen bör också utvecklas. Här kan det vara angeläget att närmare klarlägga obalansen mellan vad unga, nyblivna förare tror sig klara av i trafiken och vad de faktiskt kan samt om och hur den obalansen kan påverkas.

Mot bakgrund av tidigare projekt med positiva resultat anser KK 2000 det även angeläget att utveckla och studera effekter av trafiksäkerhetsåtgärder inom organisationer och företag (se t. ex. 3.6.6). Åtgärder i sådana sammanhang synes ha olycksreducerande effekter.

10.4 Resurser

Ansvar för att erforderlig forsknings- och utvecklingsverksamhet kommer till stånd åvilar berörda myndigheter, forskningsråd och organisationer, dvs. TSV, NTF, TFB och indirekt övriga medlemmar i Trafiksäkerhetsrådet. Finansiering bör ske genom omfördelning av befintliga resurser.



11 Kostnader och finansiering

11.1 Gymnasial trafikantutbildning

Kostnaderna för en gymnasial trafikantutbildning kan beräknas till följande.

1. Fortbildning av utbildningsadministrativt ansvariga lärare/studierektorer: 1,2 milj. kr. under ett uppbyggnadsskede fördelade på ett å två läsår (förutsatt att fortbildningen blir tre å fyra kursdagar). Därefter 0,3 milj. kr. årligen.
2. Fortbildning/planering/uppföljning inom den enskilda gymnasieskolan för den integrerade utbildningen inom Trafik och miljö sker inom ramen för det ordinarie samverkans- och planeringsarbetet mellan lärare för samhälls- och naturkunskap. Kostnader härför är integrerade, och varken kan eller bör separeras ut.
3. Kostnader för trafiklärare för bilförarteori inom det individuella tillvalet. Den sammanlagda kostnaden per elev under maximalt tre läsår har beräknats till 300 kr., alltså 100 kr. per år. Skulle en tredjedel av landets elever välja bilförarteori kommer den årliga kostnaden att uppgå till ca 10 milj. kr. (100 000 elever sammanlagt i tre årsklasser).
4. Kostnaderna för den löpande administrationen av trafikantutbildningen har skattats till 15 000 kr. per skolenhet (lönekostnader för den utbildningsadministrativt ansvarige för trafikantutbildningen). Med trafikantutbildning vid 300 av landets 481 gymnasieskolor, kommer den årliga kostnaden att uppgå till 4,5 milj. kr.
5. Kostnader för elevernas övningskörning.
6. Övriga kostnader (läromedel etc).

Eleverna och deras föräldrar bör svara för kostnaderna för 5 och 6 (som i dag). Övriga poster utgör den merkostnad skolan har att ta, och uppgår i ovanstående skattning till 14,8 milj. kr. årligen utöver engångsinsatsen på 1,2 milj. kr. enligt 1.

Under åttiotalet har statsmakterna årligen satsat 35–40 milj. kr. på trafiksäkerhetsinformation, av vilka en huvuddel gått till NTF och en mindredel till TSV (ungefärlig fördelning tre resp en fjärdedel). År 1989 utvärderade rikskontrollstyrelsen (RRV) på regeringens uppdrag riksdagens beslut att dela upp trafiksäkerhetsinformationen på sakinformation och pläderande information (134). RRV konstaterade i sin rapport att viktiga mål med riksdagens beslut från år 1982 inte hade uppfyllts. Vidare anfördes att TSVs verksamhet från juli

1989 i sin helhet var avgiftsfinansierad, vilket innebar att kostnaderna för likartade informationsinsatser finansierades på olika sätt beroende på om TSV eller NTF utför dem. RRV fann inte några avgörande skäl för skilda finansieringsformer. Slutligen ansåg RRV att det regionalt inriktade informationsarbetet och även det ekonomiska ansvaret kunde överlätas på de regionala aktörerna.

Såväl TSV som NTF har vid ett flertal tillfällen påtalat behovet av att skolan intensifierar trafikantutbildningen och har därvid anført att en bra trafikantutbildning minskar behovet av senare informationsinsatser.

Enligt KK 2000 torde det vara svårt att hitta informationsprojekt som kan ge bättre trafiksäkerhetseffekt än en gymnasial trafikantutbildning. Genom en omfördelning av de statliga medlen för trafiksäkerhetsinformation ryms kostnaderna för en gymnasial trafikantutbildning gott och väl.

11.2 Körkortsingripandet

TSVs statistik visar att länsrätt 1989 återkallade 30 406 körkort slutligt med stöd av 16 § 1–6 KKL, 18 900 tills vidare och meddelade 3 790 beslut att ytterligare ingripanden med anledning av en tillsvidareåterkallelse inte skulle ske. 23 572 varningar och 1 508 andra beslut avseende körkort meddelades. Sammantaget meddelades således $(30\,406 + 18\,900 + 3\,790 + 23\,572 + 1\,508 =)$ 78 176 körkortsbeslut i första instans. Enligt domstolsverkets statistik avgjordes 44 057 körkortsmål av länsrätt 1989. Skillnaden i antal utgörs bl. a. av allmänna ombudens varningsförelägganden, återkallelser i länsrätt enligt 16 § 7–10 KKL och körkortsmål i kammarrätt och regeringsrätten.

Av de körkortsåterkallelser i länsrätt som TSV redovisar – ca 30 400 – kan omkring 10 800 förutsättas motsvara dem som med KK 2000s förslag kommer att föranleda återkallelse och närmare 19 600 att omfattas av körkortsspärr. Varningarna – ca 23 600 – och övriga beslut – 1 500 – kan hänföras till körkortsspärren. Körkortsspärren kommer således enligt KK 2000s förslag att omfatta omkring $(19\,600 + 23\,600 + 1\,500 =)$ 44 700 ärenden.

Det föreslagna systemet för ingripande mot en förarbehörighet har ekonomiska konsekvenser för verksamheten hos de allmänna ombuden, länsstyrelserna i övrigt, förvaltningsdomsto-

larna, TSV och, såvitt avser rattonykterhetsbrotten, hälso- och sjukvården.

Förfarandet med körkortstillstånd är avgiftsfinansierad. Gruppen körkortshavare, som föreläggs en körkortsspärr, behöver inför provet inte något nytt körkortstillstånd. Den grupp som får behörigheten återkallad, och därför kommer att behöva körkortstillstånd, utgör till allt övervägande del personer som förlorat behörigheten med anledning av trafiknykterhetsbrott. Redan i dag gäller ett krav på körkortstillstånd och därmed förnyad lämplighetsutredning för dem.

Enligt uppgift från bilregisterutredningen sysselsatte körkortshanteringen hos länsstyrelserna 1989 ca 130 årsarbetskrafter. Det meddelades närmare 270 000 beslut, varav 90 % avsåg körkortstillstånd. KK 2000s förslag innebär i detta avseende ingen större förändring. En viss *minskning* av antalet körkortstillstånd efter återkallelse kan komma att bli följden, dels därför att en del återkallelser ersätts med körkortsspärr, dels därför att trafiknykterhetsbrott under 0,4 promille enligt KK 2000s förslag kräver två förseelser inom loppet av två år för att en återkallelse skall beslutas. Eftersom det således är i huvudsak samma grupp som kommer att drabbas av återkallelser som i dag kommer förslaget inte att innebära någon egentlig merkostnad för körkortsmyndigheten.

Utfärdandet av körkortsspärr är i och för sig en ny uppgift. Redan i dag utfärdar de allmänna ombuden emellertid varningsförelägganden. Det är svårt att uppskatta hur stor del av samtliga varningsbeslut – 23 600 – som meddelas genom varningsföreläggande resp. meddelas av domstol. Enligt uppgift från bilregisterutredningen har så gott som samtliga registrerade förelägganden 1989 meddelats av de allmänna ombuden. De återkallelseärenden, som med kommitténs förslag skulle föranleda körkortsspärr, initieras enligt dagens regler av de allmänna ombuden i förvaltningsdomstol (länsrätt) genom en ansökan om körkortsingripande. KK 2000s förslag innebär således i denna del endast en förändring av arbetsuppgiften hos körkortsmyndigheten; från utfärdande av varningsföreläggande/ansökan om körkortsingripande till föreläggande om körkortsspärr. Några beaktansvärda ekonomiska konsekvenser härav kan inte förutses.

KK 2000s förslag innebär att ingripandefrågan inte behöver handhas av förvaltningsdomstol i första instans. Om beslutsfunktionen i fråga om återkallelse av förarbehörighet i stället läggs på körkortsmyndigheten innebär det således inte att arbetsuppgifterna där ökar. Redan i dag initierar det allmänna

ombudet en återkallelse genom en ansökan hos förvaltningsdomstol (länsrätt). Antalet ärenden kan beräknas uppgå till 10 800.

Om återkallelsehanteringen förs över till en körkortsmyndighet medför det en minskning av domstolarnas kostnader för körkortsmålen; länsrättens hantering av körkortsmål blir därvid aktuell endast i samband med ett överklagande av körkortsmyndighetens beslut. Körkortsmålen kostar i dag förvaltningsdomstolarna (länsrätter, kammarrätter och regeringsrätten) cirka 105 milj.kr. Om hela hanteringen flyttas till körkortsmyndigheten kan besparingen för förvaltningsdomstolarnas del beräknas till minst 50 milj. kr.

Från och med 1991 gäller för rattfyllerister, vars alkoholkoncentration överstigit 1,5 promille, särskilda medicinska krav (TSVFS 1990:70, avsnitt 4.3) för att erhålla nytt körkortstillstånd; kostnaden belastar den enskilde. KK 2000 har föreslagit att gränsen för tillämpningen av den särskilda medicinska prövningen skall sänkas. Vissa ökade kostnader uppkommer härigenom. TSV uppskattade i sitt förslag till tillämpningsföreskrifter för förfarandet att en sänkning av promillegränsen från 1,5 till 0,8 skulle innebära ett nytillskott av 6 000 patienter/år, fördelade på hela sjukvården. Vidare angav TSV att de skärpta rutinerna vad gäller uppföljningsperiodernas antal kan ge en ytterligare belastning på ca 10 000–15 000 återbesök. TSV hänvisade emellertid till att en initial läkarbedömning krävs redan i dag för att återfå körkortet efter trafiknykterhetsbrott, varför en sänkning till 0,8 promille inte skulle komma att ytterligare belasta vården. Uppföljningsbesöken kräver inte vid varje tillfälle läkarkontakt utan kan fördelas på annan sjukvårdspersonal vid mottagningen. Kostnaden fick därför anses överkomlig i belysning av de fördelar systemet i övrigt innebar. Den enskildes kostnader för det särskilda förfarandet beräknades av TSV till 1 000 kr. KK 2000 har inte funnit anledning ifrågasätta TSVs bedömning.

Antalet förarprov kommer att öka med omkring 45 000 med anledning av KK 2000s förslag. Proven bekostas av avgifter, som den enskilde betalar.

TSV genomförde budgetåret 1988/89 172 932 körprov och 147 846 teoriprov för behörigheten B. För samtliga behörigheter genomfördes 209 000 körprov och 185 000 teoriprov. Budgetåret 1989/90 hade antalet körprov för behörigheten B sjunkit till 138 008 och antalet teoriprov stigit till 165 319.⁶⁰ Hittills under innevarande budgetår – åtta månader – har avlagts 79 743 körprov och 98 315 teoriprov för behörigheten B.⁶¹ Uppräknat för

hela året (omkring 119 600 resp. 147 500) innebär det en fortsatt minskning i antalet avlagda prov.

Mot bakgrund av den flexibilitet som finns i förarprövarorganisationen och till att antalet artonåringar⁶² och andra aktuella åldersgrupper (avsnitt 2.3) minskar under nittotalet har KK 2000 funnit att de nytillkommande förarproven bör kunna inrymmas inom den befintliga organisationen.

11.3 Sänkt övningskörningsålder

För den enskilde medför övningskörning från 16-årsåldern kostnader för den inledande kursen. Vid tio körlektioner och erforderlig teoriundervisning, kurslitteratur etc., kommer kurskostnaden i genomsnitt att uppgå till 3 775 kr. enligt kostnadsuppgifter från SPK (47). Kostnader för den privata övningskörningen tillkommer. I dag är underkännandefrekvensen vid körprovet omkring 30 % och således hög. Genomsnittskostnaderna för förarprovet kan beräknas minska för den enskilde om de franska erfarenheterna av sänkt övningskörningsålder är tillämpliga. Dessa visar nämligen en kraftig minskning av antalet elever som misslyckas vid första uppkörningen.

SPK har i den undersökning som utförts på uppdrag av KK 2000 avseende prissättningen i trafikskolebranschen funnit att konkurrensen inte fungerar tillfredsställande trafikskolorna emellan (47). Får gymnasieskolan möjlighet att anordna trafikantutbildning, kan skolan för elevernas räkning upphandla körlektioner och i egenskap av storköpare förhandla fram såväl bra priser som god utbildningskvalitet. Kostnaden för förarutbildningen kommer då att kunna sänkas.

KK 2000 förutsätter att SPK ägnar särskild uppmärksamhet åt trafikskolornas prissättning vid införandet av sänkt övningskörningsålder och gymnasial trafikantutbildning.

12 Specialmotivering

12.1 Förslaget till körkortslag

KK 2000 har utgått från den gällande körkortslagen. Grunderna för körkortsingripanden, systemet med allmänna ombud, förvaltningsdomstolarnas hantering av körkortsärenden och organisationen i stort har bibehållits. En genomgripande översyn av körkortslagens alla bestämmelser skulle ha fordrat en betydligt längre utredningstid än den som stått KK 2000 till buds. De förslag som nu föreligger utgör alltså i princip endast en anpassning av den nuvarande körkortslagens bestämmelser till de förändringar i fråga om körkortsingripandet som föreslagits i kap. 3, 5 och 9. Dessutom har lagen kapitelindelats.

KK 2000 har inte haft i uppgift att utforma detaljregler med anledning av förslagen och har därför lämnat den nödvändiga omarbetningen av körkortsförordningen åt sidan.

12.1.1 1 kap. Inledande bestämmelser

1 § motsvarar 1 § första stycket KKL.

Klassificeringen av fordonsslagen traktor och motorredskap ansluter till den av riksdagen och regeringen antagna indelningen (1989:700 och 1989:942), som träder i kraft den 1 januari 1993 (1990:1194 och 1990:1204).

2 § motsvarar 32 § KKL.

Regeringens rätt att utfärda föreskrifter om utbyte av utländska körkort mot svenska anges uttryckligen och har inskränks att gälla nordiska körkort. Förändringen knyter an till kommitténs tidigare förslag (SOU 1990:52) vari möjligheten till utbyte av annat utländskt körkort än nordiskt slopats.

3 § motsvarar 48 § KKL.

12.1.2 2 kap. Behörighet att föra motordrivet fordon m. m.

1 § motsvarar 1 § andra stycket och 2 § första stycket KKL.

Rätten att framföra motordrivet fordon knyts till behörighets-

innehavet som det framgår av körkortsregistret och inte till körkortshandlingen.

2 § motsvarar 2 § första stycket andra meningen KKL.

3 § motsvarar 2 § andra stycket 1. KKL.

4 § 1. motsvarar 2 § andra stycket 2. KKL.

4 § 2. är en nyhet.

I paragrafen anges förutsättningarna för förare inom räddningstjänsten att föra tunga fordon med enbart B-behörighet förutsatt att de genomgått en av TSV godkänd utbildning (avsnitt 6.4.5). Vad som avses med räddningstjänst framgår av 2 § räddningstjänstlagen (1986:1102). I körning inom räddningstjänst inräknas även den körning som sker under utbildning vid exempelvis räddningsskola eller i samband med transporter för räddningstjänstens räkning som inte sker i samband med utryckning.

5 § motsvarar 2 § tredje stycket KKL.

6 § motsvarar 5 § KKL.

Den ändringen har vidtagits att behörigheten TAXI inte ger rätt att framföra traktortåg eller motorredskap med tillkopplat släpfordon i yrkesmässig trafik.

7 § motsvarar 3 § KKL.

8 § motsvarar i huvudsak 4 § KKL.

Det särskilda traktorkortet har slopats. Bestämmelserna i 27–31 §§ KKL har därför inte förts över till den nya lagen. Uppdelningen av traktorer i trafiktraktorer resp. jordbruks-traktorer framgår av vägtrafikskattelagen (1988:327). Trafiktraktorer och motorredskap klass I kräver behörigheten B; för jordbrukstraktorer och motorredskap klass II krävs ingen behörighet. För rätt att *på väg* framföra jordbrukstraktor eller motorredskap klass II krävs dock minst B-behörighet. För A-traktorer och "epa"-traktorer som används för körning på väg kommer således minst B-behörighet att krävas.

9 § motsvarar 6 § KKL.

10 § motsvarar 7 § KKL.

11 § motsvarar 8 § KKL.

12 § motsvarar 11 § KKL.

13 § motsvarar 12 § första stycket KKL.

Ålderskravet ansluter till tidpunkten för förarprovet i stället för utlämnandet av körkortet (avsnitt 9.3.1).

14 § första stycket motsvarar delvis 19 § KKF. Andra stycket motsvarar delvis 12 § andra stycket KKL. I tredje stycket anges att något körkortstillstånd inte erfordras för att avlägga förarprov efter ett föreläggande om körkortsspärr (avsnitt 4.7.3).

15 § motsvarar 13 § KKL.

16 § motsvarar 14 § KKL.

17 § motsvarar 22 a § KKF.

För nyblivna körkortshavare gäller vidare att förseelser, som begåtts under provtiden och som annars föranleder körkortsspärr, alltid skall medföra att behörigheten återkallas (avsnitt 7.3 och 7.4.2). Kravet på provtid har slopats vid utbyte av nordiska körkort.

12.1.3 3 kap. Ingripanden mot förarbehörighet m. m.

1 § är ny och anger de båda ingripandemöjligheterna.

2 § första stycket motsvarar 18 § andra stycket 26 § KKL.

3 § motsvarar ingripanden (med körkortsspärr) mot lindrigare brott och förseelser som i dag finns upptagna i 16 § KKL. Några skillnader föreligger emellertid (avsnitt 4.7.3 och 4.8). Antalet förseelser enligt 16 § 3 KKL som krävs för en körkortsspärr har mot bakgrund av VTIs beräkningar – avsnitt 4.6.2 – bestämts till två under en tvåårsperiod. Körkortsspärr kan inte komma i fråga vid trafiknykterhetsbrott (avsnitt 4.8.1).

Körkortshavaren föreläggs av körkortsmyndigheten att avlägga ett förarprov under sexmånadersfristen. Behörigheten återkallas automatiskt om förarprov inte avläggs eller inte godkänts före fristens utgång. Något särskilt beslut meddelas alltså inte av körkortsmyndigheten. Både dagen för delgivningen av föreläggandet och ogiltighetsdagen antecknas i körkortsregistret.

4 § första stycket (avsnitt 4.7.2 och 4.8) motsvarar körkortsingripanden på övriga i 16 § KKL upptagna grunder än dem som upptas i 3 § i förslaget (utom egen ansökan, se kommentaren till 11 § i förslaget). En skillnad föreligger emellertid i första stycket 2. (se motiveringen i avsnitt 4.8.2).

Punkten 4 bör även omfatta den som blir föremål för tvångsvård enligt LVM. Länsstyrelsen skall underrätta körkortsmyndigheten när en ansökan om tvångsvård har bifallits av förvaltningsdomstol.

Punkten 7 motsvarar 16 § 8 KKL. Körkortsmyndigheten har möjlighet att förelägga körkortshavaren att inkomma med läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov. Behovet kan uppkomma t. ex. vid trafiknykterhetsbrott med en alkoholkoncentration i blodet understigande 0,4 promille eller motsvarande i utandningsluften. Återkallelse är inte det ingripande som då kan komma i fråga första gången. Däremot kan möjligheten för körkortsmyndigheten (nuvarande 44 § första meningen KKL, förslagets 5 kap. 9 §) att förelägga körkortshavaren att inkomma med läkarintyg utnyttjas; om föreläggandet inte följs skall behörigheten återkallas.

Sista stycket motsvarar 17 § KKL.

5 § är ny (avsnitt 4.7.5).

I paragrafen har tagits in de fall när körkortshavaren gör sig skyldig till en överträdelse som i normalfallet skall föranleda körkortsspärr men som i de speciella fall som anges i paragrafen i stället föranleder återkallelse. I punkten 1 anges att överträdelser under provtiden för nyblivna körkortshavare alltid medför återkallelse. I punkterna 2 och 3 anges att återkallelse skall ske vid överträdelser under löpande körkortsspärr och under en sexmånadersperiod efter avlagt förarprov med anledning av körkortsspärr.

6 § motsvarar 38 § KKL.

7 § motsvarar 23 § första stycket och tredje stycket KKL.

Den möjlighet att medge fortsatt körning under tre dagar som finns i dag upphävs eftersom de brott/förseelser som detta gällt med förslaget endast medför körkortsspärr och således inte hindrar fortsatt färd.

8 § motsvarar 50 § första stycket första meningen och 106 § första stycket andra meningen KKF.

Polismyndighetens och åklagarens beslut skall utan dröjsmål underställas körkortsmyndighetens prövning (5 kap. 2 § i förslaget).

9 § motsvarar 19 § KKL (se avsnitt 4.7.4).

10 § motsvarar 20 § KKL.

11 § motsvarar 16 § 10 KKL (se avsnitt 4.8.10).

12 § motsvarar 24 § andra stycket KKL.

13 § motsvarar 25 § KKL.

12.1.4 4 kap. Ansvarsbestämmelser

Kapitlets paragrafer motsvarar 33–38 §§ KKL. Endast redaktionella förändringar har företagits.

12.1.5 5 kap. Förfarandet vid ingripanden mot förarbehörighet m. m.

1 § motsvarar 39 och 40 §§ KKL i tillämpliga delar.

2 § motsvarar 41 § andra stycket KKL.

3 § motsvarar 45 § andra stycket KKL.

4 § motsvarar 45 § första stycket KKL.

5 § anger att körkortsmyndighetens beslut enligt denna lag överklagas hos länsrätten. Vilka beslut som avses framgår av 1 § detta kapitel. Till överklagbara frågor under punkten 1 i 1 § räknas bl. a. körkortsmyndighetens beslut om villkor för förarbehörighet enligt 2 kap. 11 § och 5 kap. 9 § i förslaget.

6 § motsvarar 47 § första stycket första meningen KKL.

7 § motsvarar 49 § och 47 § andra stycket KKL.

8 § motsvarar 39 § tredje stycket KKL.

9 § motsvarar 42 § första meningen och 44 § första meningen KKL.

Möjligheten har tillagts körkortsmyndigheten och förvaltningsdomstol.

10 § motsvarar 17 a § KKL.

Sista meningen har utgått för att understryka allvaret i läka-rens anmälningsskyldighet.

12.2 Övriga författningsändringar

Den föreslagna körkortslagen kommer att medföra förändringar av körkortsförordningen och lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar.

Reservation

Av ledamoten *Sundström* betr. förnyad prövning av kompetensen (körkortsspärren).

Utredningens majoritet föreslår att körkortshavaren inom sex månader ska genomgå en förnyad prövning av sin kompetens, dvs. genomgå ett nytt förarprov och därmed få behålla körkortet.

Jag anser att körkortshavaren i stället ska genomgå två till tre utbildningstimmar vid trafikskola, för att komplettera de brister som körkortshavaren uppenbarligen visat i sitt trafikbeteende. Ett bevis om genomgången utbildning är tillräckligt för att återkallelse inte skall ske.

Referenser

- (1) Framtida trafik 1995–2000–2020. Transportrådet, rapport 10, Stockholm 1990.
- (2) Trafikskador 1989. Statistiska Centralbyrån, Stockholm 1990.
- (3) Täckningsgraden i vägtrafikolycksstatistiken. Kapitel 6 i Trafikskador 1985. Statistiska Centralbyrån, Stockholm 1986.
- (4) Thulin H. Risker i trafiken för olika åldersgrupper och färdssätt – baserat på uppgifter från polisrapporterade trafikolyckor samt resultat från SCBs resvaneundersökning 1978. Statens väg- och trafikinstitut, rapport 209, Linköping 1981.
- (5) Nilsson G, & Thulin H. Beskrivning av trafiksäkerhetsläget med hjälp av socialstyrelsens patientstatistik. Statens väg- och trafikinstitut, rapport 237, Linköping 1982.
- (6) Thulin H. Olika åldersgruppers risker och exponering i trafiken – baserat på uppgifter från polisrapporterade trafikolyckor och resultat från SCBs resvaneundersökningar år 1984/85 och 1978. Statens väg- och trafikinstitut, VTI Meddelande 536, Linköping 1987.
- (7) Thulin H. Beskrivning av trafiksäkerhetsläget och dess förändring utifrån Socialstyrelsens patientstatistik åren 1977, 1983 och 1985. Statens väg- och trafikinstitut, VTI Meddelande 586, Linköping 1989.
- (8) Björketun U. Trafikskaderisker för olika trafikant- och åldersgrupper under perioden 1981–1987. Statens väg- och trafikinstitut, VTI Meddelande 603, Linköping 1989.
- (9) Pettersson H, Ribe M, Sande J, & Wittrock U. Risker på väg – vägda risker. Statistiska Centralbyrån, Stockholm 1989.
- (10) Brorsson B. Bilförarens olycksrisk. Trafiksäkerhetsverket, rapport 37, Borlänge 1983.
- (11) Brorsson B. Äldre förare löper högre risk än medelålders att bli delaktiga i personskadeolyckor. Läkartidningen, 1989, 86(20), 1915–7.
- (12) Cohen A S, Studach H. Eye Movements While Driving Cars Around Curves. *Perceptual and Motor Skills*, 1977, 44.
- (13) Mourant R R, & Donohue R J. Acquisition of indirect information by novice, experienced and mature drivers. *Journal of Safety Research*, 1977, 9(1), 39–46.
- (14) Mourant R R, & Rockwell T H. Visual information seeking of novice drivers. 1970 International Automobile Safety Conference Compendium. New York: Society of Automotive Engineers, 1970.
- (15) Mourant R R, & Rockwell T H. Strategies of visual search by novice and experienced drivers. *Human Factors*, 1972, 14, 325–335.
- (16) Renge K. The effects of driving experience on driver's visual attention. An analysis of objects looked at: Using the 'verbal report' method. *IATSS Research*, 1980, 4, 95–106.
- (17) Soliday S M. Relationship between age and hazard perception in automobile drivers. *Perceptual and Motor Skills*, 1974, 39, 335–338.
- (18) Sten T. Sikkerhetsmarginer ved bilkjøring. En studie av bilførere med forskjellig kjøreeerfaring. Institutt for psykologi of sosial-

- forskning. Institut for samferdselsteknikk, Forskningsgruppen, Norges Tekniske Høgskole, Trondheim, 1979.
- (19) Spolander K. Olycksstyper med övningsbilar vid trafikskola. En enkätundersökning. Statens väg- och trafikinstitut, rapport 198, Linköping, 1980.
 - (20) Elio K, Koivisto V, & Lasonen K. Traffic Value and Attitude Project. University of Jyväskylä. Department of Education, Research Report No 87, 1980.
 - (21) Mathews M L, & Moran A R. Age difference in male drivers' perception of accident risks: The role of perceived driving ability. *Accident Analysis and Prevention*, 1986, 18, 299–313.
 - (22) Moe D. Unga förare – förhållandet mellan upplevd och faktisk körförmåga. En enkätundersökning. Transportforskningsdelegationen, rapport 1984:5.
 - (23) Moe D. Unga förare – förhållandet mellan faktisk och upplevd körförmåga. Beteendestudier. Transportforskningsberedningen, rapport 1986:17.
 - (24) Spolander K. Bilförares uppfattning om egen körförmåga. Statens väg- och trafikinstitut, rapport 252, Linköping, 1983.
 - (25) Delhomme P. Comparing oneself to others about driving: Assessment of abilities and conformity to driving regulations. Script to be published in *Accident Analysis and Prevention*, 1990 or 1991.
 - (26) Svensson O. Are we all less risky and more skillful than our fellow drivers? *Acta Psychologica*, 1981, 47, 143–148.
 - (27) McGormick I A, Walkey F H, & Green D E. Comparative perceptions of driver ability – a confirmation and expansion. *Accident Analysis and Prevention*, 1986, 18, 205–208.
 - (28) Colbourn C J, Brown I D, & Copeman A K. Drivers judgements of safe distances in vehicle following. *Human Factors*, 1978, 20(11), 1–11.
 - (29) Quimby A R, & Watts G R. Human factors and driving performance. Transport and Road Research Laboratory, Laboratory Report 1004, Crowthorne, 1981.
 - (30) Finn P, & Bragg B W E. Perception of the risk of an accident by young and older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 1986, 18, 289–298.
 - (31) Nilsson G K. Personbilars hastighet som funktion av variabler som beskriver resan, fordonet och bilägaren. Transportforskningsberedningen, TFB-meddelande 96, Stockholm, 1989.
 - (32) Wasielesky P. Speed as a measure of driver risk: Observed speeds versus driver and vehicle characteristics. *Accident Analysis and Prevention*, 1984, 16, 89–104.
 - (33) Evans L, & Wasielesky P. Risky driving related to driver and vehicle characteristics. *Accident Analysis and Prevention*, 1983, 15, 121–136.
 - (34) Hur hejda hastighets- och olycksökningen? Resultat av fartdämpningsinsatser 1986–88 med förslag till snabba åtgärder. NTF, Stockholm Kista, NTF-studier 1–1989.
 - (35) Nilsson G. Sänkning av hastighetsgränsen 110 km/h till 90 km/h sommaren 1989. Effeker på personskadeolyckor, trafikskadade och hastigheter. Statens väg- och trafikinstitut, rapport 358, Linköping 1990.

- (36) Spolander K. *Fart, ungdom – och trafik. Uppväxtvillkor nr 3*, Statens ungdomsråd, Stockholm 1990.
- (37) *Trafiknykterhet i Norden: Kartläggning och förslag till forskning*. Nordiska Trafiksäkerhetsrådet, rapport 36, Stockholm 1984.
- (38) *Trafiksäkerhetsprogram 1987*. Trafiksäkerhetsrådet, TSV, Borlänge 1987.
- (39) *Trafiksäkerhetsprogram. Lägesrapport 1986*. Trafiksäkerhetsrådet, TSV, Borlänge 1986.
- (40) Glad A. *Research on drinking and driving in Norway. A survey of recent research on drinking and driving and on drinking drivers*. Temahefte nr 15 i temaserien Samferdsel. Transportøkonomisk institutt, Oslo 1985.
- (41) Åberg L. *Bilförarens beslutsfattande i anslutning till alkoholförtäring*. Transportforskningsberedningen, Meddelande 170, Stockholm 1990.
- (42) *Traffic safety of elderly road users*. OECD Road Transport Research, Paris 1985.
- (43) Wiktorsson J. *Äldre körkortshavare – En undersökning av hälsotillstånd, körvanor och riskupplevelser i trafiken*. Chalmers Tekniska Högskola, Institutionen för vägbyggnad, rapport 45, Göteborg 1987.
- (44) *Sveriges framtida befolkning. Prognos för åren 1989–2025*. Sveriges officiella statistik. Demografiska rapporter 1989:1. Statistiska Centralbyrån, Örebro 1989.
- (45) *Trafiksäkerhetsprogram 1990. Åtgärdsplan för åren 1991–1994*. Trafiksäkerhetsrådet, Trafiksäkerhetsverket, Borlänge 1990.
- (46) *Trafiksäkerhetsprognos och beräknade trafiksäkerhetseffekter av ett urval av åtgärder*. Bilaga 6 i VTI Meddelande 628, Samhällsekonomisk prioritering av trafiksäkerhetsåtgärder. Statens väg- och trafikinstitut, Linköping 1990.
- (47) Kopp B, & Nilsson P. *Prissättning och konkurrensförhållanden i trafikskolebranschen*. Statens pris- och konkurrensverk, rapport, Stockholm, 1991.
- (48) *Trafiksäkrare debutanter. Förslag till bättre bilförarutbildning*. Statens väg- och trafikinstitut, VTI Meddelande 404, Linköping 1984.
- (49) Englund A. *Nyblivna personbilsförare – Trafiksäkerhetsproblem och åtgärder. En utredning för Kommunikationsdepartementets räkning*. Kommunikationsdepartementet, april 1987.
- (50) *Trafiksäkerhetsprogram 1988*. Trafiksäkerhetsverket, Borlänge 1988.
- (51) *Trafiksäkerhetsprogram 1989*. Trafiksäkerhetsverket, Borlänge 1989.
- (52) *Rapport om etablering af en nordisk kørelærerhøjskole*. Afgivet av en arbejdsgruppe nedsat av Nordisk Trafiksikkerhedsråd, København, februari 1991.
- (53) *Normalplan for kjøreskole, førerkort klasse B*. Statens vegvesen, vejdirektoratet, Oslo, april 1989.
- (54) Moe D. *Bilføreropplæring for 16-åringer*. SINTEF, avdelningen for samferdselteknikk, notat 658, Trondheim 1989.
- (55) Glad A. *Fase 2 i føreropplæringen. Effekt på ulykkesrisikoen*. Transportøkonomisk Institutt, rapport 0015, Oslo, 1988.

- (56) Moe D. Fase 2. Alternativ undervisningsmodell. SINTEF, avdeling for samferselsteknikk, rapport STF63 A89001, Trondheim 1989.
- (57) Bilskolans läroplan för förarundervisningen körkortsklass B. Bilregistercentralen, Helsingfors 1989.
- (58) Undervisningsplan for køreuddannelsen til kategori B. Justitsministeriet, København, oktober 1989.
- (59) Undervisningsplan for køreuddannelsen til kategori C, D og E. Justitieministeriet, København, november 1989.
- (60) Driver instruction. OECD Road Research Programme, Paris 1976.
- (61) Guidelines for driver instruction. OECD Road Research Programme, Paris 1981.
- (62) Justitieministeriets lærervejledning om køreuddannelsen til kategori B. København, december 1985.
- (63) Brühning E, & Weissbrodt G. Beim Nachbarn gesehen: vorgezogene Pkw-Fahrerlaubnis in Frankreich. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 1987, 33, 32–36.
- (64) List H, & Heiler G L. Führerschein. Ein Grundriss des Fahrerlaubnis- und des Fahrschülerausbildungsrechts nach dem Stand Mai 1989. Daimler-Benz AG, Stuttgart 1989.
- (65) Kroj G. Programs to improve driving behaviour in the Federal Republic of Germany. Journal of Traffic Medicine, 1989, 17(1), 17–25.
- (66) Effectiveness and Efficiency in Driver Education Programs. U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, Washington D.C., 1982.
- (67) 1990 Driver License. Administration, requirements and fees. U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, Washington D.C., June 1990.
- (68) Stock J R, Weaver J K, Ray H W, Brink J R, & Sadof M G. Evaluation of Safe Performance Secondary School Driver Education Curriculum Demonstration Project. U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, Washington D.C., Final Report, 1983.
- (69) Smith M F. Follow-up evaluation Safe Performance Curriculum Driver Education Project. Summary of preliminary results. Presentation at the Annual Conference of American Driver & Traffic Safety Education Association, August 10, 1987. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, Washington D C, 1987.
- (70) State and Provincial Licensing Systems. Comparative Data 1990. U.S. Department of Transportation. National Highway Traffic Safety Administration in cooperation with the American Association of Motor Vehicle Administrators, Washington D.C., 1990.
- (71) An Improved Driver Entry System For Young Novice Drivers. U.S. Department of Transportation. National Highway Traffic Safety Administration in cooperation with the American Association of Motor Vehicle Administrators, Washington D.C., 1989.
- (72) Provisional Licensing Programs for Young Drivers. Topical Papers by Licensing Experts, Including an Annotated Bibliography. U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, Washington D.C., 1989.

- (73) Driver licensing practices in Australia. Department of Transport and Communications, Federal Office of Road Safety, Canberra, 1989.
- (74) Behavioural Adaptations to Changes in the Road Transport System. OECD Transport Research Program, Paris 1990.
- (75) Carpenter D W. An evaluation of the California driver knowledge test and the University of Michigan item pool. Department of Motor Vehicles, Sacramento (California), 1976.
- (76) Wallace J E, & Crancer A. Licensing Examinations and their Relationship to Subsequent Driving Record. Behavioural Research in Highway Safety, 1971, 2(1).
- (77) Conley J A, & Smiley R. Driver Licensing Tests as a Predictor of Subsequent Violations. Human Factors, 1976, 18(6), 565–574.
- (78) Stoke C B. The Short Term Effectiveness of Written Driver Knowledge Tests. Virginia Highway & Transportation Research Council, Charlottesville (Virginia), 1978.
- (79) Atkins A L. The Relationship of Written Examination Performance to Safe Driving: A Literature Review with Recommended Methods for Developing Exams. Virginia Highway & Transportation Research Council, Charlottesville (Virginia), 1984.
- (80) Christensen P, Glad A, & Pedersen T O. Fornyet førerprøve som virkemiddel i trafikksikkerhetsarbeidet. Transportøkonomisk institutt, rapport 197, Oslo 1974.
- (81) Williams A F, & O'Neill. On-the-road driving records of licensed race drivers. Accident Analysis and Prevention, 1974, 6, 263–270.
- (82) Sheppard D, Henry J P, & Mackie A M. Faults in the driving test and their relationship with subsequent accidents. Transport and Road Research Laboratory, Technical Note TN 782, Crowthorne, 1973.
- (83) Jones M H. California driver training evaluation study. California State Department of Motor Vehicles, Sacramento 1973.
- (84) Dreyer D, & Janke M. The effects of range versus nonrange driver training on the accidents and conviction frequencies of young drivers. Accident Analysis and Prevention, 1979, 11, 179–198.
- (85) Fredén S. Vidareutbildning av mc-förare. Statens väg- och trafikinstitut, Notat 50–14, Linköping 1988.
- (86) Eriksson R. Utvärdering av utbildning vid trafikövningsplatser. Uppsala universitet, Pedagogiska institutionen, 1983.
- (87) Gregersen N P, & Strandberg L. Utbildning mot halkolyckor. Ett forsknings- och utvecklingsprogram. Statens väg- och trafiksinsitut, Meddelande 604, Linköping 1989.
- (88) Gregersen N P. Unga bilförare. Säkerhetsproblem och effekter av utbildningsåtgärder. Statens väg- och trafikinstitut, rapport 368, Linköping 1991.
- (89) Overskeid G. Føreropplæringens virkning på trafikkulykker. Transportøkonomisk Institutt, notat 0923, Oslo 1990.
- (90) Lund A K, & Williams A F. A review of the literature evaluating the Defensive Driving Course. Accident Analysis and Prevention, 1985, 17(6).
- (91) Yrkestrafiken. Trafiksäkerhetsverket, diskussionspromemoria, Borlänge, 1991–01.

- (92) Struckman-Johnson D L, Lund A K, Williams A F, & Osborne D W. Comparative effects of driver improvement programs on crashes and violations. *Accident Analysis and Prevention*, 1989, 21 (3), 203–215.
- (93) Rehabilitering av promilleførere – erfaringen fra USA, Canada, Vest-Tyskland og Nederland. Transportøkonomisk institutt, notat 909, Oslo 1989.
- (94) Gregersen N P, & Morén B. Trafiksäkerhetsåtgärder i Televerket. Ett jämförande försök att minska skador och kostnader genom körträning, gruppsamtal, bonus och kampanj. Statens väg- och trafikinstitut, rapport 348, Linköping 1990.
- (95) Jenssen G D. Risikoläring ved hjelp av interaktiv video. Föredrag presenterat vid Transportforskningsberedningens seminarium Unga bilförare – problem och åtgärder, Sigtuna 12–13 december 1990, TFB, Stockholm 1991.
- (96) Projektplan: Försök med trafikantutbildning i högstadiet och gymnasieskolan. Statens väg- och trafikinstitut, Linköping, TF PM 1990–03–02.
- (97) Spolander K. Bilförarutbildningen. Förarnas erfarenheter av utbildning och prov. Statens väg- och trafikinstitut, rapport 287, Linköping, 1985.
- (98) Chipman, M L. The role of exposure, experience and demerit point levels in the risk of collision. *Accident Analysis and Prevention*, 1982, 14, 475–483.
- (99) Evans L, & Wasieleski P. Do accident-involved drivers exhibit riskier everyday driving behavior? *Accident Analysis and Prevention*, 1982, 14, 57–64.
- (100) Goldstein L G. Behavioral aspects of highway safety relevant to preparation of the beginning driver: A review of research. The California Traffic Safety Education Task Force, 1973.
- (101) Harrington D M. The young driver follow-up study: An evaluation of the role of human factors in the first four years of driving. *Accident Analysis and Prevention*, 1972, 4, 191–240.
- (102) Peck R C, McBride R S, & Coppin R S. The distribution and prediction of driver accident frequencies. *Accident Analysis and Prevention*, 1971, 2, 243–299.
- (103) Quenault S W, & Harvey C F. Convicted and non-convicted drivers. Values of drive indices. Road Research Laboratory, RRL report LR 395, Crowthorne, Berkshire, 1971.
- (104) Smiley A, Persuad B, Hauer E, & Duncan D. Accidents, convictions, and demerit points: An Ontario driver records study. Paper presented at 68th Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington D C, January 22–26, 1989.
- (105) Mäkinen T, Joki M, Piipponen S, Salusjärvi M, & Syvänen M. Ylinopeuden yhteys muihin ajotaparikkomuksiin. Sisäasiainministerö, Poliisiosaston julkaisuja, sarja C 1–1 C1987, Helsinki 1987. Refererad av Mäkinen T. Övervakningsstrategier i Finland. Artikel redovisad vid Nordiska Ministerrådets seminarium Hastighetsanpassning i trafiken, Espoo (Finland) 15–16 december 1988.
- (106) Østvik E. Sanksjoner i vegtrafikken. Straff og andre reaksjoner vi kan og bør nytte. Transportøkonomisk institutt, rapport, Oslo 1987.

- (107) Andersson G. Återkallelse av körkort vid hastighetsöverträdelser. Statens väg- och trafikinstitut, Notat T 106, Linköping 1991-04-15.
- (108) Roos H L, & Gonzales P. Effects of license revocation on drunk-driving offenders, *Accident Analysis and Prevention*, 1988, 20, 379-391.
- (109) Riskklassindelning i trafikförsäkring. Försäkringsinspektionen, remiss 1990-02-26 (dnr H 934/89).
- (110) Vaaje T. Rewarding in Insurance: Return of part of premium after claim-free period. Paper presented at an OECD conference in Copenhagen, Sept 1990.
- (111) Vaaje T. Forsikringsvilkår som tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet. Redovisning vid Transportforskningsberedningens seminarium i Sigtuna 12-13 december 1990, TFB, Stockholm 1991.
- (112) Om lov om endringen i lov 17 juni 1966 nr 12 om folketrygd og visse andre lover. Endringen i folketrygdens pensjonssystem. Ot.prp. nr. 77, 1989-90. Sosialdepartementet (Oslo).
- (113) Automobile insurance and road accident prevention. Road Transport Research Programme, OECD, Paris 1990.
- (114) Enskilda försäkringsföretag 1988. Sveriges officiella statistik. Försäkringsinspektionen, Stockholm 1990.
- (115) Enskilda försäkringsföretag 1987. Sveriges officiella statistik. Försäkringsinspektionen, Stockholm 1989.
- (116) Cederwall M, & Persson U. Vägtrafikolyckornas personskadekostnader. En samhällsekonomisk beräkning av 1985 års personskadekostnader totalt och fördelat på åldersgrupper. Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för trafikteknik, 1988.
- (117) Bilismen i Sverige 1990. Bilindustriföreningen, AB Bilstatistik, Stockholm 1990.
- (118) Backman M, & Mikkonen V. Försäkringsmässiga betingelser, risktagning och säkerhet i trafiken. Psykologiska Institutionen, rapport A 20, Helsingfors Universitet, 1984.
- (119) Eriksson R. Information om motorfordonsförsäkringen - En studie av effekterna på värnpliktiga trafikanter. Pedagogiska Institutionen, Uppsala Universitet, licensiatsavhandling, 1986.
- (120) Pettersson H-E. Vad visste de värnpliktiga om fordonsförsäkring och vad lärde man sig? Ytterligare bearbetning av empirisk studie utförd av Rolf Eriksson vid Pedagogiska Institutionen i Uppsala. Statens väg- och trafikinstitut, promemoria, Linköping, 1988.
- (121) Englund A, & Pettersson H-E. Traffic safety effects as a result of motor vehicle insurance design. Summary of studies in a Nordic project by direction of the insurance industry. Paper presented at First World Conference on Accident and Injury Prevention, Stockholm, September 17-20, 1989.
- (122) Backman M, Haapanen H, & Mikkonen V. De försäkringsmässiga betingelserna i trafiksäkerhetsarbetet. Psykologiska Institutionen, rapport A 6, Helsingfors Universitet, 1981.
- (123) Vaaje T, & Frøyland P. Forsikring som virkemiddel i trafikksikkerhetsarbeidet. Transportøkonomisk institutt, Notat 649, Oslo 1983.

- (124) Tankbilsolyckor. Katastrofkommissionen (Kn 1981:04 för undersökning av allvarliga olyckshändelser), utredningsrapport 4, Stockholm 1988.
- (125) Trafikskador 1988. Statistiska Centralbyrån. Stockholm 1989.
- (126) Frøyland P. Risiko ved utrykningskøring. En analyse av ulykker og risiko i utrykningsetatene i Norge, og en analyse av ambulansetjenesten basert på en undersøkelse i 4 fylker. Transportøkonomisk institutt, rapport, Oslo 1983.
- (127) Fosser S. Ulykkesrisiko ved politiets utrykningskøring. Transportøkonomisk institutt, rapport, Oslo 1986.
- (128) Olyckor vid utryckningskörning. Transportforskningsdelegationen, rapport 10, Stockholm 1979.
- (129) Raub R A. Removal of roof-mounted emergency lighting from police patrol vehicles: An evaluation. Transportation Research Record, No 1047, 83–88. Washington D C, Transport Research Board, 1985.
- (130) Hügard G. Kampanjen Mästare på väg – en utvärdering. Trafiksäkerhetsverket, Borlänge 1990–08–26.
- (131) Conference on Research and Development Needed to Improve Safety and Mobility of Older Drivers, August 23–24, 1989, Lister Hill Conference Center, Bethesda, Maryland. Report from National Highway Traffic Safety Administration, U.S. Department of Transportation, Washington, D.C. 1989.
- (132) Trafikksikkerhetshåndbok. Oversikt over virkningen, kostnader og offentlige ansvarsforhold for 84 trafikksikkerhetstiltak. Transportøkonomisk institutt, revidert utgave, Oslo 1989.
- (133) Samhällsekonisk prioritering av trafiksäkerhetsåtgärder. Statens väg- och trafikinstitut, Meddelande 628, Linköping 1990.
- (134) Trafiksäkerhetsinformation. Regeringsuppdrag. Riksrevisionsverket, 1989–08–29.
- (135) Schelin M. Äldre bilförare. Trafiksäkerhetsverket, Borlänge, rapport 1991:1.

Slutnoter

1. Olycksdata omfattar 61 513 i personskadeolyckor inblandade bilförare utan eller med egen personskada (inkl. dödliga skador) 1987–89 enligt SCB. Uppgifterna om antalet körkortshavare gäller dem med minst B-behörighet och avser 880701 (från TSV).
2. Uppgift från TSVs årliga trafikantenkät.
3. Samma olycksdata som i figur 2:2. Data om trafikarbetet för förare 18–74 år har erhållits från TSVs årliga enkäter under treårsperioden 1987–89 omfattande ca 6 700 körkortshavare som kört personbil. Trafikarbetet för 75–84-åringarna har skattats med hjälp av åldersrelationer från SCB:s resvaneundersökning 1984 enligt vilken trafikarbetet bland 75–84-åriga personbilsförare uppgick till 10,1 % av trafikarbetet hos 65–74-åriga personbilsförare.
4. Samma underlag som till figur 2:3.
5. Aktuella data om trafikarbete finns inte för bilförare 85 år och äldre. Antalet olyckor i denna grupp är emellertid litet. I genomsnitt 1987–89 uppgick det årliga antalet i personskadeolyckor inblandade förare i den åldern till 29, av vilka 18 skadades och 2 dödades (källa SCB).
6. STR verkar enligt stadgarna bl. a. för en ”god trafikant- och förarutbildning samt att på bästa sätt tillvarata medlemmarnas gemensamma intressen”. I STRs lokalföreningar bedrivs olika verksamheter. I nämnda SPK-undersökning har följande gemensamma verksamheter angivits av skolorna: diskussion av utbildningsfrågor (96 %), samordning av vidareutbildning för trafikskolelärare (87 %), samordning av inköp av bilar (3 %), prissättningsdiskussioner (15 %) samt även diskussioner om tidpunkt för prisändringar (5 %).
TRs syfte är bl. a. att ”verka för förbättrad förarutbildning” och att ”främja sina medlemmars gemensamma intressen avseende samordnade inköp av material och tjänster avpassade för verksamheten och verka för ökad information och kunskap”.
7. TSVs enkätundersökning omfattade samtliga personer som i vecka 39/1990 genomfört godkänt körprov. Antalet som besvarade enkäten uppgick till ca 1 350 personer.
8. De som de senaste fem åren (från hösten 1990 räknat) haft den formella kompetensen men övergått till annat yrke var, enligt TSVs uppgifter, 225 trafiklärare, 30 utbildningsledare och 17 trafikskolechefer.
9. TSV genomför för närvarande försök med ett interaktivt ljudbandsystem för teoriprovet med personer som på grund av läs- och skrivsvårigheter anmälts till muntligt förhör samt sökande som begärt tolkhjälp på arabiska, persiska och turkiska.
10. De 8 timmarna föreslogs uppdelade på dels en timmes diagnostisk körning med lärare plus två efterföljande trafiklektioner, dels en heldag med körning på halt underlag omfattande fem lektioner interfolierade med träning på egen hand.

Den som genomgått utbildning och prov under en tid på året eller på ort där kurs i körning på halt underlag och/eller mörkerkör-

- ningskurs inte erbjuds, skulle komplettera sin grundutbildning med endera eller båda dessa kurser inom närmaste vinterhalvår.
11. I de fall körningen inte godkändes skulle förarens vidareutbildning ske i trafikskola. Därefter skulle föraren få återkomma för nytt prov. Någon inskränkning i förarens rätt att på egen hand köra bil under den tiden föreslogs inte.
 12. En detaljerad beskrivning av förarutbildningen i de nordiska länderna finns exempelvis i Rapport om etablering af en nordisk kørelærerskole. Afgivet av en arbejdsgruppe nedsat av Nordisk Trafiksikkerhedsråd, Köpenhamn, februari 1991.
 13. Positiva resultat har rapporterats för dem som utbildats enligt den franska modellen med övningskörning från 16 år.

Fler godkända. Frekvensen godkända på förarprovet bland dem som utbildats enligt 16-årsmodellen är 80 % att jämföra med 50 % bland dem som tar körkort på sedvanligt sätt (vilket i Frankrike betyder trafikskoleutbildning för 99 % av körkortsaspiranterna).

Lägre olycksfrekvens. En olycksjämförelse, ännu icke slutredovisad, har gjorts mellan urval av dem som utbildats enligt 16-årsmodellen och dem som fått sin utbildning på sedvanligt sätt.

Av dem som fått sin utbildning på vanligt sätt anges 22 % ha varit inblandad i trafikolycka där de varit vållande. Motsvarande för dem som utbildats enligt 16-årsmodellen är 3,5 %.

Lägre skadekostnader. Försäkringsbolagen premierar dem som genomgått 16-årsmodellen. Premien för motorfordonsförsäkring blir 240 % högre om nybliven förare använder fordonet. Överpremien det första körkortsåret reduceras med hälften för dem som utbildats enligt 16-årsmodellen. Andra året tas resten av överpremien bort. Detta gäller under förutsättning att vederbörande inte rapporterar egenvållad trafikolycka.

Försäkringsbolagens premiering av 16-årsmodellen kan antas avspegla lägre skadekostnader för dem som utbildats enligt modellen.

Vid sidan av 16-årsmodellen finns emellertid två andra faktorer som kan ha orsakat skillnaden i olycksfrekvens.

Den ena är en selektionsfaktor. Valet att utbilda sig enligt 16-årsmodellen är frivilligt. Än så länge är det få som väljer den utbildningen. År 1989 när modellen infördes över hela Frankrike, utbildades ca 5 % av de blivande körkortshavarna enligt 16-årsmodellen, (ungefär 40 000 personer).

Det som gör att ungdomarna valt 16-årsmodellen – exempelvis ett större säkerhetsmedvetande, en större ambition i sin förarutbildning, säkerhetsengagerade föräldrar – kan också ligga bakom deras lägre olycksfrekvens. Det innebär att de även utan 16-årsmodellen skulle haft en lägre olycksfrekvens. En sådan selektionsfaktor kan också ligga bakom den högre godkännandefrekvensen.

Den andra faktorn har att göra med att de som utbildats enligt 16-årsmodellen får sin överpremie reducerad under förutsättning att de inte rapporterar egenvållad trafikolycka. Det kan stimulera till underrapportering av trafikolyckor. Vid en jämförelse med dem som utbildats på vanligt sätt kommer därför de

som utbildats enligt 16-årsmodellen att framstå i oförtjänt ljus dagar genom sådan underrapportering.

Underrapportering leder även till lägre skadekostnader vilket kan ge försäkringsbolagen det ekonomiska utrymme som behövs för premiereduktionen.

14. Official Journal of the European Communities, No L 375/1.
15. Proposal for a Council Directive on the driving licence, COM (88) 705 final, Submitted by the Commission on 9 December 1988, 89/C 48/01 (Official Journal of the European Communities No C 48/1, 29.2.89).
16. Regeringsbeslut 1990-12-13, nr 29.
17. Domstolskommittén (Ju 1989:06) har att pröva bl. a. om körkortsmålen skall föras över till de allmänna domstolarna (dir. 1989:56). Domstolskommittén och Åklagarutredningen -90 (Ju 1990:04) har (dir. 1990:27) båda att överväga frågan om ordningsföreläggande och strafföreläggande kan användas vid körkortsåterkallelser.
18. Hastighetsförseelserna fördelas enligt följande

1-15 km/tim	197 000
16-30 km/tim	328 000
31-40 km/tim	18 000
Summa	543 000

Hastighetsförseelser 31-40 km/tim har registrerats sedan 1 juli 1987.

19. En höjning till 2 000 kr. har nyligen föreslagits i prop. 1990/91:68 om ändring av brottsbalken m. m. (böter). Förslaget behandlades av justitieutskottet den 5 mars 1991 (1990/91:JuU10).
20. De största bolagen, räknat efter andel av personbilsbeståndet, var 1988: Folksam 26 %, Länsförsäkringsbolagen 22 %, Skandia 20 %, samt Hansa Sak inkl. Hansa Trafik 18 %. Tillsammans svarade dessa fyra bolag för 86 % av beståndet.
21. Efter förfrågan från KK 2000 bildade Länsförsäkringsbolagens AB, Folksam samt Holmia en arbetsgrupp för att ta fram underlag för en beskrivning av dagens system för trafikförsäkring. Detta underlag finns redovisat i en promemoria 1990-12-05 "Fordonsförsäkringarnas roll i trafiksäkerhetsarbetet".

Därutöver har följande använts som underlag för avsnittet 5.2 om fordonsförsäkringen:

Nordenson U K. Trafikskadeersättning. Kommentar till trafikskadelagstiftningen. Publica/Rätt och samhälle, LiberFörlag, Stockholm: 1977.

Strömbäck E, Boethius P, Hellström F, Kåhre B, Sjödén E, Werner R, & Åberg H. Trafikskadelagen och andra ersättnings-system vid trafikolyckor. LiberFörlag och FSAB, Malmö: 1983.

22. Statliga fordon omfattas också av TSL men här betalas ersättningen oftast direkt av staten och trafikförsäkring är därför inte obligatorisk.
23. Trafikförsäkringen garanterar att ersättning betalas även i situationer där bilisten inte betalt premien, eller man inte vet vilket fordon som orsakat skadan. Också i förhållande till försäkrings-tagaren själv har trafikförsäkringen denna garantifunktion vid personskada.

24. För vissa fordonsslag med relativt låga premier, t. ex. mopeder och vissa motorredskap, tillämpas dock inte bonus.
25. Bonus får man dock inte på hela premien – grundpremien är undantagen.
26. Dock fungerar bonusklass 6 (60 % rabatt) som en uppsamlingsklass tills man på nytt har sex skadefria år i följd. Först därefter får försäkringstagaren komma till klass 7.
27. Försäkringstagaren kan undvika bonusförlust genom att återbetala skadekostnaderna till försäkringsgivaren.
28. Uppgifter från Trafikförsäkringsföreningen i skrivelse den 31 januari 1991 till KK 2000. Den dominerande delen av skadefallen, ca 70 %, består av parkeringsskador.
29. Ibland tillåter man dock att den skadelidande får tillgodogöra sig ersättning från annat håll utan inverkan på rätten till trafikskadeersättning. Den som är förtänksam nog att själv skaffa sig t. ex. en olycksfallsförsäkring behöver inte riskera att utgående kapitalbelopp avräknas på trafikskadeersättningen. Detsamma gäller privata liv- och sjukförsäkringar.
30. De flesta nya personbilar som säljs i Sverige har en vagnsskadegaranti utfärdad av fabrikanter eller generalagenten. Vagnsskadegarantierna ger i stort samma skydd som vagnsskadeförsäkringen. De flesta är treåriga.
31. Ett exempel från ett försäkringsbolag: vid den maximala trafikbonusen 75 % (bonusklass 7) uppgår delkaskorabatten till 51 % och vagnsskaderabatten till 70 %.
32. I detta exempel förekommer fem åldersgrupper: upp till 25 år, 25–30 år, 31–40 år, 41–50 år, samt över 50 år. För helförsäkring för bil i övre mellanklassen i Stockholm med lägsta självrisk med max 1 500 mils körsträcka och utan bonus är överpremien jämfört med den äldsta gruppen för de yngre grupperna 43 %, 23 %, 7 % samt 5 % (i stigande åldersgruppsordning).
33. Muntlig uppgift från försäkringsinspektionen.
34. Muntlig uppgift från Försäkringsbranschens ServiceAB.
35. Uppdateringen gjord med SCBs totalkonsumentprisindex.
36. Förfrågan har skickats till Ansvar, Folksam, Holmia, Länsförsäkringsbolagens AB, Skandia, Trygg-Hansa samt Wasa.
37. Anordning i fordon för registrering av förlopp vid eventuell trafikolycka.
38. Anordning i bil för att hindra alkoholpåverkad förare från att starta den.
39. För vissa motorfordon krävs i dag ingen behörighet. Exempelvis moped måste i dag ha trafikförsäkring för att få användas i trafik men föraren behöver inte ha körkort. Mopedens trafikförsäkring bör i ett behörighetsanknutet system flyttas från fordonet till föraren. Det innebär att moped bara skulle få framföras med gällande trafikförsäkring, tecknad antingen specifikt för framförande av moped, eller täckt av en behörighetsanknuten försäkring. Om körkort eller motsvarande kompetensbevis införas som krav för att köra moped, bör följaktligen den obligatoriska trafikförsäkringen i enlighet med den generella principen om behörighetsanknuten trafikförsäkring knytas till detta.
40. I dagens system anger försäkringstagaren själv sin körsträckeklass. Någon kontroll från försäkringsbolagets sida förekommer

praktiskt taget aldrig. I samband med skadeutredning kan försäkringsbolaget kontrollera körsträckeklassen t. ex. genom att begära in uppgifter från den senaste kontrollbesiktningen. Sådana uppgifter kan användas förutsatt bilen inte bytt ägare efter besiktningen. Jämkning av ersättning på grund av felaktiga körsträckeuppgifter sker enligt uppgift dock i praktiken så gott som aldrig.

41. Ett renodlat malussystem kan ha vissa fördelar med tanke på trafiksäkerhetsincitamentet men förutsätter ett nationellt register för att undvika s. k. malusflykt. Malussystemet har nackdelar i fråga om skadekostnadsfinansieringen (kostnaden för dyra försäkringstagare kan bara i efterhand tas ut av dessa och därtill bara en begränsad del av kostnaden).

Malusflykt torde dock inte skapa några problem i en föraranknuten försäkring eftersom försäkringarna måste grundas på uppgifter ur körkortsregistret.

42. Uppgifterna om antalet behörighetshavare är per den 3 juli 1989.
43. Under senare år har premieintäkterna för trafikförsäkring inte räckt för att täcka skadeersättningar och driftskostnader. Kapitalavkastningen spelar en viktig roll i det sammanhanget. Den uppgick år 1988 till 43 % (Enskilda försäkringsföretag 1988. Försäkringsinspektionen, Stockholm 1990).
44. I övrigt sägs i denna paragraf att "Premie för trafikförsäkring får ej bestämmas till högre belopp än som med erforderlig säkerhet kan anses svara mot den risk försäkringen är avsedd att täcka med tillägg för nödvändiga omkostnader"..."Försäkringsinspektionen meddelar närmare föreskrifter om beräkningen av nödvändiga omkostnader".
45. Detta förhållande har varierat något. De närmast fem föregående åren var det kr 2:50 (1983), 2:17 (1984), 2:43 (1985), 2:14 (1986) samt 2:47 (1987).
46. First Council Directive of 4 December 1980 on Introduction of a Community driving licence (80/1263/EEC).
47. Proposal for Council Directive on the driving licence, COM(88) 705 final, Submitted by the Commission om 9 December 1988 (89/C 48/01).
48. Storbritannien har underavdelningar för C och D-behörigheter. C1 gäller 3,5–7 tons lastbilar. D1 gäller för minibussar med 9–16 passagerare.

Schweiz delar upp personbilsbehörigheten i B och B1 varvid B1 avser "taxi". Lastbilar delas in i C och C1, där C1 avses bl. a. tyngre brandbilar. Buss delas in i D och D1, den senare avser "Kleinbuss zum gewerbmässigen Personentransport".

Spanien delar upp lastbilar i två kategorier; C1 och C2.

I Australien har de olika delstaterna olika uppdelningar med olika detaljerad uppräknings. I t. ex. delstaten Victoria avser behörigheten SB mindre buss och bil, behörigheten LT dessa fordon samt lätt lastbil samt HT samtliga dessa fordon och även tung lastbil.

I Kanada gäller olika i olika delstater. I t. ex. provinsen New Foundland avgör passagerarantalet gräns för behörigheten (24

passagerare). För lastbil utgör antalet hjulaxlar gränsen mellan olika behörigheter.

USA har nyligen infört en gemensam utbildning för lastbil CDL. I delstaten Maryland delas lastbilar in efter vikter, men en särskild klass för lastbil med påhängsvagn finns.

49. Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route – ADR –, en europeisk överenskommelse om internationella transporter av farligt gods på väg, som undertecknats av 18 europeiska länder.
50. Council Directive of 21 December 1988 on vocational training for certain drivers of vehicles carrying dangerous goods by road (89/684/EEC).
51. Ett motorfordon skall antecknas som utryckningsfordon i bilregistret om fordonet vid registerbesiktningen har godkänts som eller i typintyg har angivits som utryckningsfordon, om motorfordonet
 - 1) godkänts vid lämplighetbesiktning och,
 - 2) är inrättat för transport av sjuka eller skadade och,
 - 3) avsett att uteslutande användas för detta ändamål av den som ingår i en sådan organisation som avses i 6 § hälso- och sjukvårdslagen (1982:763) – landstingskommunen har ansvaret för att det inom landstinget finns en ändamålsenlig organisation för att till och från sjukhus eller läkare transportera personer vilkas tillstånd kräver att transporten utförs att ett fordon som är särskilt inrättat för ändamålet – eller om motorfordonet är avsett att användas endast av
 - 1) en statlig brandkår,
 - 2) en kommunal räddningstjänst,
 - 3) av ett spårvägs- eller järnvägsföretag för att bereda hjälp vid eller förhindra olycksfall eller för att undanröja trafik hinder, eller
 - 4) av polispersonal,
 - 5) tullpersonal,
 - 6) personal vid kustbevakningen i brådskaande tjänsteutövning.
52. Utbildningen hos polisen omfattar följande moment: genomgång av bestämmelser m.m. i trafiklagstiftningen för förare av utryckningsfordon, körning på halt underlag med bromsning och undermanövrering, körning i tätort, körning på landsväg, körning i ljus-, mörker och seriekurvor, omkörning, säkerhetskörning i högre hastigheter inkl. bromsning och undanmanövrering på halt underlag, snabbt nedbringande av hastigheten, körträning, körning i signalreglerad korsning, passerande av gatukorsning, stopplikt, övergångsställe m.m. under olika angelägenhetsgrader, körning på landsväg i olika angelägenhetsgrader, körning i tätort på större trafikleder med stora trafikvariationer.
53. Avsnittet bygger på en PM utarbetad av Hans Laurell, TSV, på uppdrag av KK 2000.
54. Kapitlet bygger delvis på en forskningsöversikt av Margitta Schelin. Äldre bilförare – Ett diskussionsunderlag framlagt på uppdrag av kommittén KÖRKORT 2000, rapport 1991:1, TSV Trafikantbyrån.
55. Uppgiften är från halvårsskiftet 1990.

56. Exempel på kurser och information till äldre bilförare:

STRs s. k. "aldrepaket". År 1990 lanserade Sveriges Trafikskolors Riksförbund ett fortbildningspaket "Äldre i trafiken" omfattande fyra teorilektioner, en körlektion och ett syntest i avsikt att ge äldre tillfälle att uppdatera sina regelkunskaper och informera sig om vilka särskilda faktorer som kan leda till olyckor för äldre förare.

Trafiksäkerhetsverket ger ut information till äldre bilförare, t. ex. skriften "Det är inte bara bilar som blir äldre" i samarbete med PRO och SPF.

NTF har på sitt program fem studiematerial för äldre bilförare: Du och trafiken, Den mänskliga faktorn, Köra i tätort, Halka och mörker, Trafikanter är vi alla.

57. Se bl. a. Högsta domstolens dom nr 22 i mål B 592/85 den 14 juli 1986.
58. Dir 1990:86, beslut vid regeringssammanträde 1990-12-20.
59. Även de äldre konventionerna, 1926 års Pariskonvention om automobiltrafik och 1949 års Genèvekonvention om vägtrafik, kan vara tillämplig i förhållande till något enstaka land.
60. TSV Anslagsframställning 1991/92, Avgiftsförslag 1991; Årlig resultatredovisning 1989/90, s. 91.
61. Muntlig uppgift från TSV.
62. TSV Anslagsframställning 1991/92, Avgiftsförslag 1991; Årlig resultatredovisning 1989/90, s. 41.



KUNGL. BIBL.
1991-05-30
STOCKHOLM

Statens offentliga utredningar 1991

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Personregistrering inom arbetslivs-, forsknings- och massmedieområdena, m.m. [21]
HIV-smittade - ersättning för ideell skada. [34]

Utrikesdepartementet

Statens roll vid främjande av export. [3]

Försvarsdepartementet

Kapitalkostnader inom försvaret. Nya former för finansiell styrning. [20]
Branden på Sally Albatross. Den 9-12 januari 1990. [33]

Socialdepartementet

Utvärdering av SBU. Statens Beredning för Utvärdering av medicinsk metodik. [6]
Lokala sjukförsäkringsregister [9]
Informationens roll som handlingsunderlag - styrning och ekonomi. [15].
Gemensamma regler - lagstiftning, klassifikationer och informationsteknologi. [16].
Forskning och utveckling - epidemiologi, kvalitetssäkring och Spris utvecklingsprojekt. [17].
Informationsstruktur för hälso- och sjukvården - en utvecklingsprocess. [18].
Några frågor i anslutning till en arbetsgivarperiod inom sjukpenningförsäkringen. [35]

Kommunikationsdepartementet

Den regionala bil- och körkortsadминистраtionen. [14]
Storstadens trafiksystem. Överenskommelser om trafik och miljö i Stockholms- Göteborgs- och Malmö-regionerna. [19]
Säkrare förare [39]

Finansdepartementet

Finansiell tillsyn. [2]
Sportslig och ekonomisk utveckling inom trav- och galoppporten. [7]
Beskattningsavdrag för kraftföretag. [8]
Kapitalavkastningen i bytesbalansen.
Tre expertrapporter. [27]
Räkna med miljön! Förslag till natur- och miljöräkenskaper. [37]
Räkna med miljön! Förslag till natur- och miljöräkenskaper. Bilagedel. [38]

Utbildningsdepartementet

Särskolan - en primärkommunal skola. [30]
Statens arkivdepåer. En utvecklingsplan till år 2000. [31]

Arbetsmarknadsdepartementet

Flyktning- och immigrationspolitiken. [1]
Spelreglerna på arbetsmarknaden. [13]

Bostadsdepartementet

Ett nytt BFR - Byggforskningen på 90-talet. [23]

Industridepartementet

Översyn av lagstiftningen om träfiberråvara. [22]

Civildepartementet

Affärstiderna. [10]
Affärstiderna. Bilagedel. [11]
Ungdomarna och makten. [12]
Visst går det an! Del 1, 2 och 3. [24]
Frikommunförsöket. Erfarenheter av försöken med en friare nämndorganisation. [25]
Kommunala entreprenader. Vad är möjligt? En analys av rättsläget och det statliga regelverkets roll. [26]
Konkurrensen i Sverige - en kartläggning av konkurrensförhållandena i 61 branscher. Del 1 och 2. [28]
Periodiska hälsoundersökningar i vissa statliga, kommunala och landstingskommunala anställningar. [29]
Ny kunskap och förnyelse. [36]

Miljödepartementet

Miljölagstiftningen i framtiden. [4]
Miljölagstiftningen i framtiden. Bilagedel.
Sekretariatets kartläggning och analys. [5]
Naturvårdsverkets uppgifter och organisation. [32]

Statens offentliga utredningar 1991

Kronologisk förteckning

1. Flykting- och immigrationspolitiken. A.
 2. Finansiell tillsyn. Fi.
 3. Statens roll vid främjande av export. UD.
 4. Miljölagstiftningen i framtiden. M.
 5. Miljölagstiftningen i framtiden. Bilagedel. Sekretariatets kartläggning och analys. M.
 6. Utvärdering av SBU. Statens Beredning för Utvärdering av medicinsk metodik. S.
 7. Sportslig och ekonomisk utveckling inom trav- och galoppporten. Fi.
 8. Beskattnings av kraftföretag. Fi.
 9. Lokala sjukförsäkringsregister. S.
 10. Affärstiderna. C.
 11. Affärstiderna. Bilagedel. C.
 12. Ungdomarna och makten. C.
 13. Spelreglerna på arbetsmarknaden. A.
 14. Den regionala bil- och körkortadministrationen. K.
 15. Informationens roll som handlingsunderlag - styrning och ekonomi. S.
 16. Gemensamma regler - lagstiftning, klassifikationer och informationsteknologi. S.
 17. Forskning och utveckling - epidemiologi, kvalitets- säkring och Spris utvecklingsprojekt. S.
 18. Informationsstruktur för hälso- och sjukvården - en utvecklingsprocess. S.
 19. Storstadens trafiksystem. Överenskommelser om trafik och miljö i Stockholms- Göteborgs- och Malmöregionerna. K.
 20. Kapitalkostnader inom försvaret. Nya former för finansiell styrning. Fö.
 21. Personregistrering inom arbetslivs-, forsknings- och massmedieområdena, m.m. Ju.
 22. Översyn av lagstiftningen om träfiberråvara. I.
 23. Ett nytt BFR - Byggforskningen på 90-talet. Bo.
 24. Visst går det an! Del 1, 2 och 3. C.
 25. Frikommunförsöket. Erfarenheter av försöken med en friare nämndorganisation. C.
 26. Kommunala entreprenader. Vad är möjligt? En analys av rättsläget och det statliga regelverkets roll. C.
 27. Kapitalavkastningen i bytesbalansen. Tre expertrapporter. Fi.
 28. Konkurrensen i Sverige - en kartläggning av konkurrensförhållandena i 61 branscher. Del 1 och 2. C.
 29. Periodiska hälsoundersökningar i vissa statliga, kommunala och landstingskommunala anställningar. C.
 30. Särskolan - en primärkommunal skola. U.
 31. Statens arkivdepåer. En utvecklingsplan till år 2000. U.
 32. Naturvårdsverkets uppgifter och organisation. M.
 33. Branden på Sally Albatross. Den 9-12 januari 1990. Fö.
 34. HIV-smittade - ersättning för ideell skada. Ju.
 35. Några frågor i anslutning till en arbetsgivarperiod inom sjukpenningförsäkringen. S.
 36. Ny kunskap och förnyelse. C.
 37. Räkna med miljön! Förslag till natur- och miljöräkenskaper. Fi.
 38. Räkna med miljön! Förslag till natur- och miljöräkenskaper. Bilagedel. Fi.
 39. Säkrare förare. K.
-

