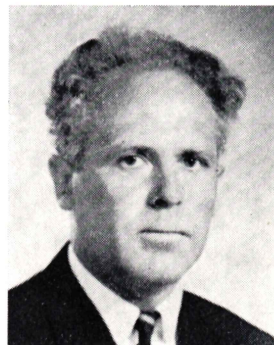


Administrativa aspekter med särskild hänsyn till länsstyrelsernas verksamhet

Skall vi som hittills räkna med att praktiskt taget alla människor skall ha körkort? Eller skall samhället dra den fulla konsekvensen av att vi skapar en trafikmiljö som inte passar alla? Och förbjuda de personer att köra bil för vilka miljön icke passar samtidigt som vi ger dem möjlighet till omskolning, taxi till och från arbetet etc.

Frågorna ställs av Carl-Johan Cosmo, hovrättsassessor vid Svea hovrätt, i detta inlägg som också ger en översikt över den administrativa proceduren vid körkortsgivningen, och några aktuella problem i samband därmed.



C. J. Cosmo

Lämplighetsprövning av körkortsaspirant eller körkortsinnehavare förekommer i två olika skeden, nämligen dels i samband med att trafikanten söker körkort och dels i samband med ifrågasatt återkallelse av körkort. Om vi begränsar oss till körkortsgivningen, så består här den administrativa lämplighetsprövningen i tre delar. Det är för det första förarprovet som ju innebär en uppkörning för att visa bl.a. körskickligheten. För det andra det egentliga lämplighetsintyget, som utfärdas av polismyndigheten. Och slutligen för det tredje läkarintyget. Dessa tre olika prov eller intyg berör i viss mån samma område. Vissa frågor provas eller kan komma att provas i samtliga fall. Här kan uppstå gränsdragningsproblem. Självfallet kan det diskuteras om det är riktigt att dessa tre intyg utfärdas var för sig eller om inte en samlad bedömning vore att föredra.

Polisens lämplighetsintyg

I fortsättningen skall vi i stort sett ägna oss åt läkarintyget. Det kan emellertid dessförinnan vara anledning att något beröra polisens lämplighets-

intyg. Bakgrunden till den syn som vi i dag har på dessa frågor är trafiksäkerhetsutredningens, den s.k. Mossbergiska utredningens, tankar från 1950-talet. Här spikade man tesen att "människan kör som han lever". Det är mot den bakgrunden som gällande regelsystem i fråga om lämplighetsintyget är utformat.

I lämplighetsintyget redovisar polisen innehåll i vissa register, t.ex. polisregister, nykterhetsnämndens register. Vidare kontrolleras om t.ex. barnavårdsnämnd och andra sociala nämnder har upplysningar av värde. Om det inte hittas något anmärkningsvärt i samband med denna formella kontroll, så utgör lämplighetsintyget närmast enbart en bekräftelse av detta. Om det däremot i samband med kontrollen uppmärksammas någon registeranmärkning så kan detta föranleda en förhållandevis fullständig personutredning. Polisen hör arbetsgivare, läkare, anhöriga etc.

Länsstyrelsen är inte bunden av polisens uppfattning i lämplighetsfrågan. Styrelsen kan alltså mot polisens uppfattning uttala att en viss person är lämplig eller inte lämplig att föra motorfordon.

Läkarintyget

Jag övergår till läkarintyget — där förhållandena är annorlunda. Här ligger i princip beslutanderätten hos medicinalstyrelsen-socialstyrelsen. Länsstyrelsen är bunden av socialstyrelsens beslut. Om en person lider av en sjukdom, som väsentligen minskar hans förmåga att föra bil, så kan körkortet i princip endast utfärdas efter medgivande av socialstyrelsen. De undantag som dåvarande medicinalstyrelsen har medgivit i sitt cirkulär nr 29 är således endast en delegation av medicinalstyrelsens egen beslutanderätt.

Det kanske i detta sammanhanget skall erinras om, att dessa regler om att socialstyrelsen i princip är den beslutande, är regler som är bestämda av riksdag och regering gemensamt. Det är alltså ingen fråga som kan ändras i administrativ ordning. När vi alltså diskuterar önskemål om ändring i socialstyrelsens praxis beträffande delegationsfrågor så måste vi ha klart för oss att styrelsen inte kan delegera *all* beslutanderätt till länsplanet utan lagändring. Självfallet kan emellertid utan sådan ändring delegationen av beslutanderätten till länsstyrelserna *vidgas*.

Periodisk läkarkontroll

Det har i flera sammanhang av olika utredningar framhållits vikten av att man håller en fortlöpan- de kontroll av bilisterna. Det har erinrats om åldersförändringarna, t.ex. i fråga om synen och att det är viktigt att detta uppmärksammas. Trots att riktigheten av dessa yrkanden väl knappast kan bestridas har de medicinska skälens relativa betydelse vid körkortsåterkallelse väsentligt minskat under de senare åren. Medan det i mitten av 50-talet var 15 % av alla körkortsåterkallelser som var medicinskt betingade, så hade denna andel i början av 60-talet sjunkit till 6 %.

Vilka människor skall få uppträda i trafiken?

Den trafikmiljö som vi har i dag, är så komplicerad, att det inte är möjligt ens för en trafikant med de allra bästa förutsättningar att följa alla de anvisningar som trafikreglerna lämnar. Trafiken ställer alltså människan inför problem, som

den inte ens med en långtgående försiktighet kan bemästra. Detta innebär att kraven på den mänskliga prestationsförmågan i det avseendet som är betydelsefullt i trafiken, inte kan ställas alltför höga. Människan är inte vuxen att bemästra trafikintensiteten och den tekniska utvecklingen. Vad är då orsaken till detta? Jo, det är naturligtvis det att vi har skapat ett trafikmaskineri, som inte är anpassat till människan. Det är inte anpassat till den mänskliga prestationsförmågan. Och vi måste räkna med att under en lång tid framöver ha en sådan trafikmiljö.

Det är alltså enligt min uppfattning inte tänkbart — åtminstone inte praktiskt tänkbart — att i dag lägga fram och genomföra ett förslag om en trafikmiljö som passar för oss människor. Det har diskuterats hur man skulle utforma en sådan miljö. Professor Johansson i Uppsala har t.ex. sagt att man i så fall självfallet bör införa ett generellt omkörningsförbud.

Det kan också konstateras att vi vid körkorts-givningen i allmänhet räknar med att det stora flertalet eller praktiskt taget alla människor skall ha körkort. Det är bara en mycket liten procent, som inte kan få körkort. Detta innebär, mot bakgrunden av vad jag har sagt tidigare, att vi medvetet släpper ut i trafiken ett stort antal människor, som inte är lämpade för den trafikmiljö som vi har skapat. Jag skall bara här erinra om hur man gör inom lufttrafiken, där man för det första varit mycket mera framsynt när det gäller trafikmiljön. Och för det andra har man en mycket kraftigare gallring av de personer, som skall släppas ut i trafiken.

Jag tycker att man åtminstone skall ställa frågan är det en riktig avvägning, som vi har gjort vid vägtrafiken. Skall alla eller praktiskt taget alla trafikanter ha bil? De flesta har hitintills svarat ja på den frågan. Och jag vill inte säga, att jag vill ge ett annat svar. Men jag tycker att frågan är värd att tänka över. Man kan ju tänka sig att samhället drar den fulla konsekvensen av att vi skapar en trafikmiljö som inte passar alla. De personer för vilka miljön ej passar förbjuder vi att föra bil men ger dem samtidigt möjlighet till ev. omskolning. De får ta taxi till och från arbetet etc.

En annan väg är självfallet, att vi radikalt gör om vår trafikmiljö. Jag vill erinra om att man på vissa ställen har börjat med detta. I Mont Blanc-tunneln har man t.ex. anordningar som ständigt kontrollerar fordonens hastighet. De reagerar förlöpande under hela körningen, så att man måste hålla sig inom de bestämda hastighetsgränserna. I en utveckling efter dessa linjer är det möjligt vi i framtiden får en bättre trafikmiljö.

Betydelsen av medicinska avvikelser

Här tror jag att vi mer eller mindre måste presumera att en person, vars kapacitet i väsentlig mån negativt avviker från normalmänniskan också är mer olycksbenägen än normalmänniskan. Anledningen till att vi inte i varje enskilt fall kan kräva att ökad trafikfara är klarlagd är den att vi inte har någon klar uppfattning om vad medicinska bristande förutsättningar betyder i trafikolyckssammanhang. Hela lagstiftningen är grundad på ett medicinskt sunt förnuft. Medicinare har *gissat* sig till vilka som är farliga i trafiken. Den som vill ha ändring till stånd i nuvarande tillämpning t.ex. betr. ett visst sjukdomstillstånd, han måste redovisa en utredning, där han visar att den aktuella avvikelserna från "normalmänniskan" inte har någon betydelse i trafiksäkerhetssammanhang.

Trafikforskning

När man ser på de olika undersökningar som gjorts av olika faktorerers betydelse för trafikolyckorna, så är det inte sällan som man vill uttrycka ett varningens ord till dem som bygger sin undersökning på polisundersökta olyckor. Detta material är nämligen selekterat. Dels är det så att vissa typer av olyckor har folk mindre benägenhet att föra till polisens kännedom. Redan där sker ett urval. Dels rapporterar polisen inte alla olyckor, som dom får kännedom om. I detta sammanhang tror jag att kanske en hel del olyckor som har medicinska grunder faller bort. Polisens undersökning är och skall vara inriktad på den rättsliga frågan. Finns det en medicinsk förklaring till olyckan bör trafikanten inte straffas. Följaktligen kan det här finnas en benägenhet hos polisen att inte anteckna en sådan olycka.

Villkorlig körkortsgivning

All differentiering av körkort möter administrativa problem. Detsamma gäller således ett ökat antal villkorsbelagda körkort. Kontrollen är i dessa fall mycket svår. Det är ju möjligt att data-tekniken här kommer att hjälpa oss. Som det nu är är det hela tiden fråga om en manuell kontroll. Det kan inte bli så många som en polisman hinner kontrollera på en dag. Innan en lagstiftning genomförs måste man fråga sig vilken effekt ett villkorsbelagt körkort har på innehavarens uppträdande i trafiken om villkoret aldrig kontrolleras.

Härmed kungöres till ansökan ledig en tjänst som

FORSKARASSISTENT I STATISTIK

Tjänsteinnehavaren bör ha avlagt licentiatexamen i statistik eller matematisk statistik och avses fullgöra halva tjänstgöringsskyldigheten inom statistik och halva inom ämnet socialmedicin.

Tjänsten, som är placerad i lönegrad Ue 17, tillsättes med förordnande tills vidare, dock för en tid av högst tre år i sänder. Bestämmelser rörande forskarassistenttjänster är meddelande i Kungl. brev 30/6 1968 med senare ändringar.

Till kontoret vid **Umeå universitet** ställd ansökan skall åtföljd av åldersbetyg, meritförteckning och övriga handlingar, vilka sökanden önskar åberopa, vara inkommen till universitetsförvaltningen, 901 87 Umeå, **senast onsdagen den 25 september 1968.**

Sökanden skall vara beredd att efter anmodan inkomma med läkarintyg enligt fastställt formulär.

Umeå den 4 september 1968

REKTORSÄMBETET