

Nr 253

Av herr Nihlfors m. fl., om viss utbildning för erhållande av körkort.

(Lika lydande med motion nr 193 i Första kammaren)

Sedan bilförarutredningen avgivit förslag beträffande bilförarutbildningen och därmed sammanhängande spörsmål och föreslagit inrättande av en särskild statlig myndighet för trafiksäkerhetsfrågor beslöt riksdagen i enlighet med proposition nr 55/1967 inrättandet av statens trafiksäkerhetsverk och tog ställning till frågor rörande bl. a. förarutbildning och förarprov.

Beträffande formerna för förarutbildningen anslöt sig riksdagen till den uppfattningen att den privata körskoleorganisationen inte i dag kan avvaras. För att främja konkurrensen uttalades att det behövs skilda typer av trafikskolor för att garantera en god utbildning till rimlig kostnad. Inte minst av den anledningen uttalades i den av riksdagen antagna propositionen att det är angeläget med kommunala engagemang på förevarande område.

Statens trafiksäkerhetsverk har en särskild körkortsbyrå, vars uppgifter i proposition nr 55/1967 skisseras så: »På byrån skall ankomma att leda verksamheten i fråga om uppläggning och genomförande av prov för förarbevis, leda och medverka vid kontroll av all förarprovsvksamhet, svara för föreskrifter och anvisningar för trafikskolornas verksamhet, utöva tillsyn över trafikskolor samt föra register över trafikskolor och personal med godkänd utbildning för trafikskoleverksamhet och förarprovning.» Arbetsuppgifter rörande tillståndsgivning för trafikskoleverksamhet och utfärdande av förordnanden för lärare och instruktörer överfördes vid årsskiftet 1967—1968 från länsstyrelserna till körkortsbyrån i trafiksäkerhetsverket.

Riksdagen beslöt i enlighet med förslaget i propositionen att utbildning av trafikskolepersonal skall etableras i det allmännas regi. Skolöverstyrelsen och trafiksäkerhetsverket planerar redan sådan utbildningsverksamhet.

Samhället har sålunda genom ett omfattande engagemang givit uttryck för utbildningens betydelse i syfte att höja trafiksäkerheten hos bilförarna. Den höga olycksfrekvensen hos de unga, vilka utgör huvudparten av de nya körkortsinnehavarna, måste effektivt motverkas. Expertisen synes alltmör finna botemedlet i en systematisk utbildning som är tillrättalagd efter

moderna inlärningsprinciper. I det sammanhanget bör framhållas vikten av att det trafikpedagogiska området blir föremål för forskning, då ett flertal problemställningar ännu inte angripits i vetenskapliga undersökningar.

En fortsatt utveckling på trafikundervisningens område i enlighet med principerna i riksdagens år 1967 fattade beslut är nödvändig. Därvid bör uppmärksammas hela utbildningsområdet; från trafikundervisningen inom det allmänna skolväsendets ram och fram till bilförarutbildningen och en vidareutbildning allteftersom körkortsinnehavarna vinner praktisk erfarenhet av bilkörning. Endast genom en målmedveten uppföljande verksamhet torde den riktiga insikten i trafiksäkert uppträdande kunna utvecklas.

Mot såväl trafikskolornas, folkrörelsernas och kommuners strävan att ge en god trafikutbildning som statens kraftfulla insatser för att öva tillsyn över denna verksamhet, delta i utvecklingsarbetet och utbilda kompetenta lärarkrafter, står, att det inte är obligatoriskt att genomgå bilförarutbildning vid godkänd läroanstalt för att kunna erhålla körkort.

I proposition nr 55/1967 ansågs att något förbud mot privat förarutbildning inte f. n. bör uppställas. Vissa praktiska synpunkter på denna utbildning lades emellertid. Det bör i detta sammanhang framhållas att ett bibehållande av den privata bilförarutbildningen oftast motiveras med att det för befolkningen i glesbygderna skulle bli ett problem om denna form av utbildning inte tilläts. Erfarenheterna visar emellertid att det i första hand är i städerna som de privatutbildade körkortsaspiranterna finns.

Samhällets resurser har i trafiksäkerhetsfrämjande syfte i så hög grad satsats på att höja kvaliteten på bilförarutbildningen och därmed kunskaperna hos de nya körkortsinnehavarna, att det torde vara orimligt att som bilförare kunna acceptera den som inte fyller för alla fastställda krav, respektive fått föreskriven och av det allmänna kontrollerad utbildning.

Motionärerna finner anledning att aktualisera denna fråga, eftersom kunskapen om effekten av en väl tillrättalagd utbildning betydligt har ökat sedan riksdagen fattade sitt beslut med anledning av proposition nr 55/1967. Vi tänker här på den markanta nedgången av trafikolycksfallsfrekvensen efter dagen H och den ökade kunskap om regler och bestämmelser som vid mätningar har visat sig vara ett resultat av en intensiv trafikutbildning i anslutning till högertrafikomläggningen.

Vidare vill vi framhålla de risker för trafiken som privatutbildning i bil utan dubbelkommande och utan t. ex. särskild backspegel för instruktören innebär. En elev skall genom muntliga anvisningar av instruktören framföra fordonet. Emellertid inträffar ofta situationer då trafikinstruktören måste ingripa och frånta eleven kommandot över fordonet. Detta sker då av instruktören genom dubbelkommandot, som medger samma fotmanövrer som vid förarplatsen. I samma situation i en bil utan dubbelkom-

mando är bilens framförande helt överlämnat till den otränade eleven utan möjlighet för privatinstruktören att ingripa om en ur trafiksäkerhetssynpunkt ödesdiger situation skulle inträffa.

Oaktat bestämmelserna i VTF 30 § 1 mom. om »vana och skicklighet» förekommer inte någon kontroll av att privatutbildaren är en god bilförare och lämplig utbildare. Han kan mycket väl vara en omdömeslös och hårt olycksbelastad bilförare utan att han hindras från att undervisa andra om bilkörningens teknik och teori.

För att motverka sådana risker som övningskörning med olämplig privatinstruktör innebär finns i den finska motorfordonsförordningen 10 kap. 61 § bestämmelser om privatundervisning med tillstånd av polismyndighet.

1. Undervisningstillstånd må beviljas endast åt person, som uppfyller stadgade kompetensfordringar och som särskilt är känd för att vara en omsorgsfull och duglig förare. Då tillstånd sökes, skall elevens ämbetsbetyg samt högst en månad tidigare utfärdat läkarintyg företes. Tillstånd må beviljas högst tre månader, innan den som skall undervisas fyller 18 år, eller, då undervisning meddelas med motoreykel, 16 år.

2. Fordon, med vilket förarundervisning meddelas med polismyndighets tillstånd, skall vara sådant eller så utrustat, att det oberoende av eleven tillräckligt effektivt kan bromsas av läraren. Det må icke vara försett med hydraulisk koppling eller med automatisk växellåda.

3. Angående privatundervisning gäller i tillämpliga delar vad i 58 § är föreskrivet om undervisning i bilskola. I tillståndet skall göras anteckning om begränsningar, som måhända fastställts jämlikt 58 § 8 mom.

I VTF finns endast ett undantag från regeln om privat övningskörning, nämligen då körkort återkallats eller omhändertagits. I sådana fall får ej övningskörning ske annorledes än vid körskola (VTF 30 § 1 mom. 3 stycket).

Motionärerna får med hänvisning till vad som ovan anförts föreslå,

att riksdagen måtte besluta att prov för erhållande av körkort endast kan avläggas av den som företer bevis om genomgången förautbildning vid av statens trafiksäkerhetsverk godkänd trafikskola.

Som andrahandsyrkande föreslås riksdagen att besluta att i VTF skall införas bestämmelser som till sitt syfte sammanfaller med den ovan refererade 61 § i finska motorfordonsförordningen om bl. a. utbildningstillstånd för privatutbildare, dubbelkommando på den bil som användes för utbildningen kompletterat med bestämmelse om att bil med vilken privatutbildning av bilförare sker skall vara försedd med särskild skylt med upplysning »Övningsbil». Sådan skylt med särskilt igenkänningsmärke bör tillhandahållas av polismyndigheten samtidigt som utbildningstill-

ståndet utlämnas (jfr VTF:s bestämmelser om interimsskylt).

Slutligen hemställas att vederbörande utskott måtte utarbeta erforderlig författningstext.

Stockholm den 23 januari 1968

Folke Nihlfors (fp)

Anna-Greta Skantz (s)

Dav. Gomér (cp)

Karin Wetterström (h)