

## Nr 6

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner om införande av provisoriskt körkort.*

Tredje lagutskottet har behandlat en inom riksdagens andra kammare väckt och till lagutskott hänvisad motion, nr 74, av herr *Gustafsson* i Borås.

I motionen hemställes

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning och förslag beträffande införande av provisoriskt körkort för nyblivna förare».

Utskottet har vidare behandlat en inom andra kammaren väckt motion, nr 119, av herrar *Börjesson* i Falköping och *Gustavsson* i Alvesta, i vilken hemställes

»att riksdagen beslutar att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om att trafikmålskommittén får i uppdrag att utreda frågan om provisoriska körkort enligt i motionen uppdragna riktlinjer».

### **Gällande bestämmelser**

Enligt gällande bestämmelser i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* är ett i vederbörlig ordning utfärdat körkort giltigt i full utsträckning från och med dagen för utfärdandet. Någon möjlighet att meddela föreskrifter om inskränkningar i giltighetstiden för körkort föreligger inte i vidare mån än beträffande körkort som av medicinska skäl förknippats med vissa villkor, t.ex. om förnyad läkarundersökning efter viss tid. Körkortet gäller i princip för innehavarens livstid.

Beträffande återkallelse och omhändertagande av körkort i anledning av begångna förseelser m.m. gäller särskilda regler. I fråga om det närmare innehållet i dessa hänvisas till utskottets utlåtande nr 7 innevarande år.

### **Motionerna**

I motionen II: 74 av herr *Gustafsson* i Borås anføres bl. a. att de nuvarande körkortsproven med nödvändighet endast blir en kontroll på att körkortsaspiranterna besitter elementära körtekniska färdigheter och grundläggande kunskaper om trafikregler. Dugligheten som bilförare kan inte kontrolleras i nuvarande prov. Det första motivet för provisoriska körkort är enligt motionären att ett system med sådana ger större möjlighet att på ett tidigt stadium frånta olämpliga förare i alla åldrar deras körkort. Det andra och

ännu väsentligare motivet för provisoriska körkort anses vara dessas psykologiska effekt på innehavarna, troligen i särskild utsträckning de yngre.

Motionären anför i fortsättningen att statistiken över skadade personbilsförare i svensk trafik visar en mycket markerad topp under och kring 20-årsåldern. En förklaring kan enligt motionärens mening vara yngre förarens större benägenhet att köra farliga bilar, t. ex. sportbilar eller bilar av undermålig kvalitet. Andra förklaringar kan sökas på det psykologiska planet. Kombinationen dålig körerfarenhet och bristande medvetenhet om den egna skicklighetens begränsning kan vara större bland yngre förare, liksom behovet att dokumentera den egna körförmågan. Vetskapen hos de nyblivna förarna att de fortfarande har att kvalificera sig för definitivt körkort torde, säger motionären, hos åtskilliga förare kunna understryka medvetandet om den egna bristande rutinen och minska önskan att dokumentera den körskicklighet man ännu inte besitter. Ett system med provisoriska körkort anses ha ännu en fördel: innehavarna av provisoriskt körkort kan åläggas särskilda trafikregler, t. ex. en högsta hastighet som understiger den för övriga trafikanter gällande och skyldighet att förse fordonet med ett speciellt kännetecken.

Eftersom omdömesgill körning främst dokumenteras genom frånvaron av vissa slag av trafikförseelser måste man enligt vad i motionen anføres beakta, att körkortsinnehavarna under sitt första år som förare har varierande möjligheter att skaffa sig körrutin. Särbestämmelser om förlängt provisoriskt körkort eller förnyat körkortsprov kan därför behöva införas och tillämpas på förare, som uppenbarligen haft ringa eller ingen möjlighet att skaffa sig körrutin.

Liknande tankegångar återfinns i motionen II:119 av herrar Börjesson i Falköping och Gustavsson i Alvesta. I motionen anføres därutöver bl. a. att tanken på provisoriska körkort tidigare avvisats bl. a. under hänvisning till den stora och komplicerade apparat som skulle krävas för en sådan anordning. Enligt motionärernas uppfattning är riskerna i detta avseende överdrivna. Ett system med provisoriska körkort borde kunna handhas med en förhållandevis enkel administrativ apparat genom att eventuella trafikförseelser antecknas på det provisoriska körkortet. Motionärernas bedömning är att vinsterna ur trafiksäkerhetssynpunkt skulle väsentligt överväga de nackdelar som ur administrativ synpunkt blir följden.

### Frågans tidigare behandling

Frågan om införande av provisoriska körkort har tidigare varit föremål för riksdagens prövning. Några bestämmelser om sådana körkort har som redan framgått emellertid inte kommit till stånd. Här må till en början hän-

visas till andra lagutskottets utlåtande nr 20 år 1958 och tredje lagutskottets utlåtande nr 6 år 1962.

Frågan om provisoriska körkort togs upp även av *bilförarutredningen* i betänkandet Körkortet och trafikutbildningen (SOU 1965: 42). Utredningen erinrade om att tanken på provisoriska körkort avvisades av bl. a. 1962 års riksdag beroende bl. a. på att man ville avvakta erfarenheterna av vissa andra åtgärder. Det gällde framför allt beslut om utökad rapporteringskyldighet för polismyndigheterna och skärpning i reglerna om körkortsåterkallelser. Efter redovisning av vissa statistiska uppgifter m. m. på området anförde utredningen att det var vanskligt att dra några bestämda slutsatser rörande verkan av de åtgärder som genomförts i form av intensifierad rapportering och skärpningen i reglerna om körkortsåterkallelse. Erfarenheterna hänförde sig till en relativt kort tidsperiod och byggde på förhållanden inom polisorganisationen som väsentligt förändrats. Enbart den omständigheten att genom polisens förstatligande en successivt stegrad trafikövervakning kan påräknas talade enligt utredningen mot att man tog ställning till frågan.

Utredningen ansåg att ett system med provisoriska körkort måste förknippas med någon form av precisering av villkoren för att vederbörande skulle betros med slutgiltigt förarbevis. På något sätt måste därjämte enligt utredningen vederbörande styrka att han under prövotiden i en någorlunda rimlig omfattning verkligen fört motorfordon. Hur än denna prövning skulle gå till uppkom för såväl den enskilde som för det allmänna olägenheter och kostnader.

Sammanfattningsvis fann utredningen inte tillräckliga skäl föreligga att sätta i gång den stora och komplicerade apparat som införandet av provisoriska körkort skulle innebära. Utredningen förklarade sig ingalunda övertygad om att värdet av en sådan anordning skulle stå i rimlig proportion till de kostnader och olägenheter i övrigt för alla berörda parter som institutet måste medföra.

Utredningens förslag att provisoriska körkort inte skulle införas lämnades utan erinran eller tillstyrktes av flertalet remissinstanser.

I *propositionen 1967: 55* redovisade vederbörande departementschef sitt ställningstagande till vad utredningen föreslagit och anförde därvid följande (s. 61 f).

Utredningen har vid behandlingen av frågan om provisoriska körkort inte funnit tillräckliga skäl föreligga att nu sätta i gång den stora och komplicerade apparat som införandet av provisoriska körkort skulle innebära. Då jag ansluter mig till detta utredningens ställningstagande är det av flera skäl. Effektivare förarutbildning och förarprov kan i sig sägas minska behovet av provisoriska körkort. Den effektivare trafikövervakningen tjänar samma syfte som den provisoriska körkortsgivningen i så måtto att den påverkar trafikanterna till ett mera regelenligt och varsamt färdssätt.

Vidare är körkortens såtillvida provisoriska att de kan återkallas av körkortmyndigheten. Jag ifrågasätter om man inte bör bättre klargöra körkortens obeständighet genom ändring i reglerna för körkortsåterkallelser. Enligt vad jag inhämtat kommer trafikmålskommittén, som har till uppgift att utreda bl. a. frågan om körkortsåterkallelser, att undersöka lämpligheten av ett återkallellesystem med bl. a. tidsbestämda kortare körkortsåterkallelser vid sådana trafikförseelser som inte bör föranleda en mera långvarig förlust av förarbevisen.

Departementschefen tog i propositionen även upp frågan om den höga olycksfrekvensen bland yngre fordonsförare och yttrade därvid följande (s. 70).

Undersökningar som utförts angående förarålder och olycksfallsfrekvenser vid handen att de yngre fordonsförarna oftare än de äldre invecklas i trafikolyckor. En fjärdedel av de olyckor som drabbar personbilförarna beräknas gälla ungdomar under 22 år, dvs. de fyra yngsta årsgrupperna av personbilförarna. Det är en mycket angelägen uppgift att söka få ner de höga olyckstalen för unga förare. Hittillsvarande undersökningar ger inte något entydigt svar på om den främsta orsaken är bristande mognad och andra åldersbetingade faktorer eller bristande trafikerfarenhet. Av denna anledning har statens trafiksäkerhetsråd satt i gång en omfattande undersökning med målsättningen att söka utröna skillnaden i olycksfrekvens mellan olika åldersgrupper bilförare då man tagit hänsyn till avvikelser i fråga om körvanor, erfarenhet m. m. Undersökningen väntas blir klar till sommaren. Frågan om vidare åtgärder får i första hand bli beroende av vad som kommer fram vid undersökningen. Statens trafiksäkerhetsråd har till hösten planerat att i samarbete med trafikmålskommittén anordna ett symposium som helt skall ägnas åt frågan om de unga fordonsförarna. Avsikten är att belysa denna fråga från bl. a. sociologisk, socialmedicinsk och psykologisk-pedagogisk synpunkt.

I *motion* (II: 907), som väcktes i anledning av propositionen, hemställdes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla att trafikmålskommittén fick i uppdrag att utreda frågan om provisoriska körkort.

*Tredje lagutskottet* anförde i sitt av riksdagen godkända utlåtande (1967: 31) i anledning av propositionen jämte motioner i ämnet bl. a. följande (s. 29).

Frågan om provisoriska körkort har tidigare prövats av riksdagen, senast år 1962. Vad som därefter inträffat synes närmast ha stärkt skälen mot sådana körkort. Utskottet kan här hänvisa till vad departementschefen vid sitt ställningstagande anför om effektivare förarutbildning och förarprov samt effektivare trafikövervakning. Vidare är som departementschefen även nämner körkortens så till vida provisoriska att de kan återkallas av körkortmyndigheten. Hela återkallellesystemet överses f. n. av trafikmålskommittén, som härvid bl. a. prövar frågan om införande av tidsbestämda kortare körkortsåterkallelser vid sådana trafikförseelser som inte bör föranleda en mera långvarig förlust av förarbevisen. Utskottet anser mot bakgrunden av vad nu sagts att införandet av provisoriska körkort inte

skulle innebära sådan vinst från trafiksäkerhetssynpunkt, som står i rimlig proportion till det arbete och de kostnader som det föreslagna systemet måste medföra. Detta synes sålunda, om det skall bli verksamt, förutsätta inte bara att en prövning föregår utfärdandet av det slutgiltiga körkortet utan även en effektiv kontroll av att vederbörande under prövotiden verkligen fört motorfordon i godtagbar omfattning. Skäl för ytterligare utredning av frågan föreligger inte. Utskottet avstyrker sålunda motionen II: 907.

Den i det föregående nämnda undersökningen av statens trafiksäkerhetsråd med målsättningen att söka utröna skillnaden i olycksfrekvens mellan olika åldersgrupper bilförare har redovisats i en i november 1967 avgiven rapport, benämnd Unga förare och trafikolyckor. Beträffande undersökningens resultat må här i korthet nämnas följande. Undersökningen har gett vid handen bl. a. att olycksbelastningen under det första året för körkortsinnehavet är större för unga förare än för äldre. Förarna mellan 18 och 24 år har sålunda en påtagligt större olycksbelastning än de förare, som är 25 år eller äldre. Det har dock inte varit möjligt att förklara skillnaden i olycksbelastning mellan de yngre och de äldre förarna. Vid alla de uppdelningar av undersökningsmaterialet som företagits har de unga förarna genomgående haft en betydligt större belastning än de äldre. Denna iakttagelse gäller framför allt de manliga förarna. För de kvinnliga förarna har tendensen inte varit entydig. Undersökningsresultatet anses tyda på att av åldern betingade faktorer bidragit till de unga manliga förarnas större olycksbelastning.

Några förslag till åtgärder redovisas inte i undersökningen.

Rapporten har överlämnats till Kungl. Maj:t. Den torde komma att av Kungl. Maj:t överlämnas till statens trafiksäkerhetsverk för vidare övervägande.

### Utskottet

I motionen II: 74 av herr Gustafsson i Borås hemställes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall anhålla om utredning och förslag beträffande införande av provisoriskt körkort för nyblivna fordonsförare. I motionen II: 119 av herrar Börjesson i Falköping och Gustavsson i Alvesta föreslås att trafikmålskommittén skall få i uppdrag att utreda frågan.

Förslaget att införa provisoriska körkort har vid flera tidigare tillfällen diskuterats men avvisats, senast av 1967 års riksdag i anledning av motion som väcktes i anslutning till en proposition rörande bl. a. trafikutbildningen. I utlåtande i ämnet anförde utskottet att frågan prövats av riksdagen år 1962 och att vad som därefter inträffat närmast stärkt skälen mot provisoriska körkort. Utskottet hänvisade härvid till att förarutbildningen och förarproven effektiviserats och att trafikövervakningen skärpts. I utlåtandet påpekades också att körkortet så till vida är provisoriska att de kan åter-

kallas av körkortsmyndigheten. Utskottet ansåg mot bakgrunden av dessa omständigheter att införandet av provisoriska körkort inte skulle innebära vinster från trafiksäkerhetssynpunkt, som stod i rimlig proportion till det arbete och de kostnader som ett dylikt system måste medföra. Systemet ansågs förutsätta inte bara att en prövning föregår utfärdandet av det slutgiltiga körkortet utan även en effektiv kontroll av att körkortsinnehavaren under prövotiden verkligen fört motorfordon i godtagbar omfattning.

Vad utskottet uttalade föregående år äger alltså giltighet. Skäl att nu inta annan ståndpunkt föreligger således inte. Utskottet vill emellertid, i anledning av att herr Gustafsson i Borås särskilt uppehållit sig vid den höga olycksfallsfrekvensen hos unga bilförare, omnämna att statens trafiksäkerhetsråd nyligen redovisat en undersökning rörande trafikolycksbelastningen hos nya körkortsinnehavare med speciell hänsyn till skillnader i olycksfrekvens mellan olika åldersgrupper. Undersökningen, som bl. a. är ägnad att belysa det av motionären sålunda uppmärksammade problemet, synes utgöra ett viktigt bidrag till kunskapen om hithörande frågor. Utskottet förutsätter att utredningens resultat närmare övervägs av berörda myndigheter under det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Något initiativ från riksdagens sida är emellertid i frågans nuvarande läge icke påkallat.

Utskottet får hemställa

att motionerna II: 74 och II: 119 icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 21 februari 1968

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från första kammaren: herrar Alexanderson (fp)\*, Göran Karlsson (s), Svante Kristiansson (s), Knut Johansson (s)\*, Ebbe Ohlsson (h), Hansson (s), Skärman (fp) och Nils Nilsson (cp);

från andra kammaren: herrar Johansson i Torp (s), Nyberg (fp), fru Torbrink (s), herrar Svenning (s), Sundelin (s), From (fp), Josefson i Arrie (cp) och Adolfsson (h)\*.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering