

## Nr 275

Av herr **Holmqvist**, *angående rätt för bilskolor att utfärda kompetensbevis för körkort.*

(Lika lydande med motion nr 245 i Andra kammaren)

Den som önskar erhålla körkort för bil eller motorcykel måste undergå förarprov inför besiktningsman vid statens bilinspektion. Arbetsbelastningen vid inspektionen har under de senaste åren varit synnerligen stor och årligen har mellan 150 000—200 000 förrättningar vid inspektionen avsett körkort.

I motiveringen för yrkande om nya tjänster vid bilinspektionen anföres i statsverkspropositionen att pressen på besiktningsmännen från den förrättningsökande allmänheten och bilskolorna blivit allt starkare.

Detta gäller inte endast under våren och försommaren, som tidigare var toppbelastningstider, utan snart sagt året runt. Landets bilskolor måste i många fall arbeta under synnerligen svåra förhållanden, då färdigutbildade elever inte inom rimlig tid kan beredas plats för uppkörning. Nya elever avskräcks dessutom att påbörja körkortsutbildning. Bilskolorna torde även i många fall vara nödsakade att avvisa nya elever enbart därför att tid för uppkörning inte kan påräknas inom rimlig tid. De nuvarande långa väntetiderna kan vidare medföra stora ekonomiska avbräck för fordonsägarna. Lastbilar och fordonskombinationer kan få stå outnyttjade veckotals i avvakten på registrerings- eller ombesiktning.

Att verksamheten dock kunnat upprätthållas utan rent katastrofala konsekvenser anges bero på att i och för sig viktiga arbetsuppgifter, exempelvis inspektion av körskolorna, som framhållits såsom en betydelsefull uppgift i trafiksäkerhetsarbetet, icke kunnat utföras i önskvärd omfattning. Någon avmattning i belastningen är icke enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skönjbar.

Departementschefen har tillmötesgått yrkandet i så måtto att han förordar att inspektionens personal utökas med ytterligare fem bilinspektörer. Enligt min mening finns det anledning att även i annan ordning försöka komma till rätta med förhållandena vid bilinspektionen. Möjligheterna att reducera arbetsuppgifterna bör undersökas.

Skyldigheten att inför besiktningsman avlägga körprov infördes redan vid sekelskiftet då bilismen började vinna insteg i landet och har kvarstått även om förhållandena förändrats väsentligt sedan dess. I 1906 års förordning för

automobiltrafik angavs att för besiktning och annan förrättning skulle i varje län förordnas lämpligt antal »i motorers konstruktion och skötsel kunniga män».

Infinner sig någon hos besiktningsman med begäran att få undergå provning af sin kännedom om automobils konstruktion, skötsel och manövrering skall besiktningsmannen, där automobil finnes att tillgå, sådan provning verkställa och, om den utfallit tillfredsställande, därom ofördröjligen meddela bevis.

Under det dryga halvsekel som gått har trafiken helt omgestaltats, motorismen utvecklats och förutsättningarna för att föra motorfordon därmed förändrats. Några som helst föreskrifter om hur kunskaper och färdighet som bilförare skulle inhämtas föreskrevs inte från början. Efter hand har det emellertid blivit nödvändigt att organisera ett utbildningsväsende för motorförare. Ännu på 1920-talet hade dock körskolor inrättats endast i de större städerna. Man förutsåg emellertid en utveckling på området. I proposition 179 år 1920 refereras vad sakkunniga för revision av automobilförordningen härvidlag anfört:

Som ovan nämnts, hava de sakkunniga tänkt sig, att, därest själva provningen av förareaspiranterna bleve tillräckligt omsorgsfull och ingående, skulle härav utan vidare följa, att den föregående utbildningen måste bli grundligare, utan att man fördenskull med nödvändighet behövde införa lagstadgande om obligatoriskt genomgången kurs i chaufförsskola eller dylik anstalt. — Då det lär vara att förvänta, att med den hastigt växande utvecklingen av automobilväsendet, allt flera dylika utbildningsanstalter inrättas, vilket enligt de sakkunnigas förmenande fortfarande bör överlämnas åt det enskilda initiativet, har det syntts de sakkunniga lämpligt, att dessa ställas under en viss kontroll. —

En särskild befattning för en inspektör, som skulle ha överinseende över automobilväsendet i landet i dess helhet, inrättades. Inspektören skulle ges rätt meddela chaufförsskolor och lärare nödiga anvisningar för körutbildningen.

Vid slutet av 1930-talet hade bilskoleväsendet utvecklats så att två tredjedelar av de körkortssökande före körprovet erhållit utbildning vid körskolor och endast en tredjedel genomgått privat undervisning. I glesbygderna saknades dock bilskolor och exempelvis i Västerbottens län hade endast 37 procent av körkortsaspiranterna genomgått förarutbildning vid körskola.

I dagens läge har praktiskt taget alla som söker körkort fått utbildning vid körskola. Det totala antalet körskolor i landet torde uppgå till cirka 700 och antalet utbildare vid skolorna — föreståndare, lärare och instruktörer — beräknas till omkring 2 500.

Förarutbildningen har så sent som 1958 varit föremål för riksdagens upp-

märksamhet i anslutning till beslut om åtgärder för förbättrande av trafik-säkerheten. Riksdagen beslöt då bl. a. att i vägtrafikförordningen skulle intas bestämmelser om att undervisning i körskola skulle bedrivas enligt av myndigheterna utfärdade kursplaner och att vid undervisningen skulle nyttjas lärobok som godkänts av Konungen. Inspektionen av körskolorna skulle intensifieras och om möjligt ske minst en gång årligen varvid rapport skulle lämnas till länsstyrelsen.

Körskoleutbildningen har således utvecklats, kraven på eleverna har skärpts, och utbildningen är numera omfattande och grundlig. Som en enkel regel brukar anges att elev bör genomgå körutbildning lika många timmar som motsvarar antalet levnadsår. Härtill kommer teoretisk undervisning, i allmänhet 12—16 timmar i varje kurs. För att befästa sina kunskaper brukar en stor del av eleverna delta i den teoretiska undervisningen betydligt fler timmar än vad en kurs omfattar. Genom den goda elevtillströmningen till skolorna under hela året har bilskolelärare och instruktörer beretts kontinuerlig sysselsättning. Utbildarna har blivit yrkesmän. Detta har bidragit till att skolorna numera har goda personella resurser. Sveriges bilskolors riksförbund liksom de fackliga sammanslutningarna för personalen har även medverkat till att körskoleutbildningen förbättrats. I förevarande sammanhang bör även erinras om att organisationskommittén för trafiksäkerhet 1958 framlagt förslag i juli 1960 om förbättrad motorfordonsutbildning för polismän, besiktningsmän och körskolepersonal m. m. Förslaget innebär en utbyggnad av den civila utbildningen vid arméns motorskola. För lärare och föreståndare vid körskolorna avses ordnas kurser om 5 veckor eller 210 timmar. Även lokal utbildning av körskoleinstruktörerna föreslås av kommittén.

Redan under nu rådande förhållanden torde åtminstone mera erfarna föreståndare och lärare ha minst lika goda förutsättningar som besiktningsmännen att bedöma körskickligheten hos körkortsaspiranterna. Bilskolornas lärare har därtill — vilket är av avgörande betydelse — möjlighet att under relativt lång tid följa körkortsaspiranternas utveckling och avge ett rättvisande omdöme om när de kan anses kompetenta att tilldelas körkort. Den för undervisningen ansvarige får med nuvarande ordning intyga att eleven anses färdig för körkortsprovet, men det är besiktningsmannen som vid provet slutligt avgör om körskickligheten kan anses räcka för tilldelning av körkort. Ogynnsamma betingelser under de merendels få minuter som ägnas aspiranten kan leda till att även den mest välutbildade elev blir underkänd.

Det ligger väl i sakens natur, att de aspiranter som fallit igenom vid provet ofta anser sig ha blivit oriktigt bedömda av besiktningsmannen. I vilken utsträckning felbedömning eller godtycke verkligen förekommer kan lämnas därefter. Det får dock anses otillfredsställande, att den körkortssökande är

beroende av en enda tjänstemans bedömning och saknar möjlighet att få sin kompetens prövad i annan ordning. Inte minst de betydande kostnader som är förenade med körutbildningen borde göra det angeläget att rättssäkerheten vid provet tryggades. En körkortsaspirant torde således i dag för körutbildning vid bilskola erlægga 500—1 000 kronor. Elever i medelåldern torde i regel ha betalt mer än 1 000 kronor för sin utbildning vid provets avläggande.

De här nämnda olägenheterna kunde undanröjas om körprovet finge ske inför en nämnd eller i vart fall mer än en tjänsteman. Detta skulle emellertid kräva en kostbar utbyggnad av inspektionens personalstat och även ur andra synpunkter förefaller det inte motiverat att rekommendera en sådan lösning.

Den utveckling som bilskoleundervisningen numera nått gör det enligt min mening möjligt att ifrågasätta om inte körkortsprövningen vid bilinspektionen bör slopas och bilskolorna få rätt att utfärda bevis på kompetens för körkort. Inspektionens uppgifter på förevarande område bör i så fall företrädesvis bli att som tillsynsmyndighet över skolorna vaka över att utbildningen bedrivs på ändamålsenligt sätt och att eleverna föres fram till önskvärd kunskapsnivå innan kompetensbevis utfärdas. Det förhållandet att flertalet skolor är privatägda bör inte utgöra hinder för en sådan ordning. Konkurrensen dem emellan behöver inte befaras vara till nackdel, om inspektionen blir effektiv, utan bör i stället kunna stimulera till utveckling av hjälpmedel och metoder i utbildningen.

I detta sammanhang vill jag hänvisa till statsrådet Skoglunds anförande till statsrådsprotokollet den 9 december 1960 i fråga om utredning rörande periodisk kontrollbesiktning av motorfordon och släpfordon.

Företrädare för såväl motororganisationerna som företagarna i motorbranschen har förklarat sig i princip vara beredda att ställa sina resurser till förfogande för genomförande av ett system med periodiska besiktningar. Det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagda förslaget går ut på att i viss utsträckning anlita sådana kontrollanstalter, som inrättats av större motororganisationer m. fl. Enligt min mening bör eftersträvas att ta i anspråk också den yrkesutbildade arbetskraft och de materiella resurser, som finns tillgängliga inom verkstads- och bilservicebranschen. En sådan lösning har bl. a. förordats av besparingsutredningen i dess år 1959 avgivna betänkande (SOU 1959: 28, s. 193). Ur samhällsekonomisk synpunkt är det inte försvarligt att lägga ned kostnader på att upprätta en omfattande kontrollorganisation med särskild personal och egen utrustning, om en tillfredsställande lösning kan nås med enklare medel.

Vad statsrådet här anført i fråga om fordonsbesiktningen får anses i princip kunna gälla även sättet för bedömning av förarlämpligheten.

Övergångsvis kunde eventuellt ordnas så att vissa körskolor fortfarande

finge driva utbildning utan att ha rätt utfärda kompetensbevis. I sådana fall finge bilinspektionen liksom i fråga om aspiranter som tagit privat körundervisning alltjämt vara beredd pröva elevernas kompetens som fordonsförare.

Det stora antalet olyckor i trafiken gör det angeläget att trafiksäkerheten beaktas. Det system jag önskar få närmare prövat får icke leda till att kraven på skicklighet och kunnighet eftersättes. Det framstår tvärtom som önskvärt att trafikutbildningen förbättras ytterligare. Det är utbildning, icke kontrollen som sådan, som är av värde. Den utveckling som skett och som pågår i trafiksäkerhetsarbetet har också präglats av denna insikt.

Med hänvisning till vad ovan anförts vill jag hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att frågan om rätt för bilskolor att meddela kompetensbevis för körkort måtte utredas varvid även bilinspektionens uppgifter som tillsynsmyndighet prövas.

Stockholm den 25 januari 1961

*Eric Holmqvist*