

Nr 18

Av herrar **Börjesson** i Falköping och **Gustavsson** i Alvesta, *om införande av interimistiska körkort.*

(Lika lydande med motion nr 10 i Första kammaren)

Bilismens expansion tillhör de mera markanta dragen i bilden av vårt samhälles utveckling. Under de senaste 5 åren har antalet bilar i landet fördubblats, och enligt prognoser som upprättats skall antalet återigen fördubblas till 1975. Industriens utredningsinstitut har upprättat prognoser enligt vilka antalet bilar detta år skulle uppgå till 2,6 miljoner. Det är icke osannolikt att dessa prognoser kommer att överträffas.

Denna kraftiga expansion av bilismen ställer nya, stora krav på samhället och den enskilde. Den ökade trafikintensiteten medför ökad olycksfrekvens och ställer stora krav på investeringar i vägar och anläggningar för trafikapparaten. Även om man denna väg kan hoppas öka trafiksäkerheten, måste man dock se ett direkt samband mellan olycksfrekvens och ökad trafikintensitet. År 1954 registrerades 41 392 vägtrafikolyckor och 1959 56 642. Även om ökningen i antalet olyckor proportionellt sett ej var så stor som ökningen i antalet registrerade bilar under motsvarande tidsperiod måste det dock sägas föreligga ett klart orsakssamband.

Förarnas kompetens spelar i detta sammanhang otvetydigt en betydande roll. Blickarna kommer därvid närmast att riktas på den utbildning av bilförare som vanligen föregår avläggandet av körkortsprov. Det bör betonas att allt vad som kan göras för att förbättra bilförarutbildningen är av stort värde för en ökad trafiksäkerhet. Hur förarutbildningen och körkortsprovet än utformas kan man dock inte komma ifrån att enskilda personers lämplighet som bilförare på detta stadium endast till en del går att objektivt bedöma. Det är då närmast den tekniska färdigheten och det elementära kunnandet av trafikregler som låter sig bedömas. Det praktiska omdömet får bilföraren ofta inte tillfälle att visa förrän han — utrustad med ett körkort — befinner sig ute i den reguljära trafiken. Om hans omdöme då inte fyller kravet kan följderna för honom själv och medtrafikanterna bli ödesdigra. Det är uppenbart att det tar en avsevärd tid innan en ny bilförare förvärvat den rutin och de erfarenheter som gör att hans duglighet som bilförare objektivt kan bedömas.

Ur denna synpunkt vore det angeläget med en reform av vägtrafikförordningens bestämmelser om krav på körkort, så att den definitiva bedömningen av en bilförares lämplighet kunde ske vid en senare tidpunkt än nu.

Detta kunde ske genom att efter avlagda körkortstest i första hand lämnas ett interimistiskt körkort med en giltighet av ett år. Vid utgången av det interimistiska körkortets giltighet skulle på detta sätt finnas anledning att automatiskt granska om under provtiden något kommit vederbörande till last, som synes tyda på att denne icke skulle vara att anse såsom kvalificerad för innehav av körkort.

En väsentlig fördel med detta system torde kunna sägas ligga på det psykologiska planet. En ny bilförare vet med sig, att körkortet är interimistiskt och villkorligt. Detta bör kunna verka som en återhållande faktor under det första år, då rutin och praktisk erfarenhet skall förvärfvas och det goda omdömet ådagaläggas.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning om sådan ändring av vägtrafikförordningen, att nya förare av motorfordon i första hand erhåller interimistiska körkort med en giltighet av ett år och att de efter att under detta år ha ådagalagt lämplighet som förare beviljas slutgiltiga körkort i enlighet med vad i motionen anförts.

Stockholm den 16 januari 1962

Bengt Börjesson
i Falköping

Rune Gustavsson
i Alvesta
