

Nr 164

Av herr **Börjesson** i Falköping m. fl., om införande av provisoriskt körkort.

(Lika lydande med motion nr 149 i Första kammaren)

Frågan om provisoriska körkort togs upp av bl. a. 1953 års trafiksäkerhetsutredning och bilförareutredningen och har aktualiserats i motioner till riksdagen. Förslagen har i stort sett inneburit att körkortet skulle vara provisoriskt gällande under ett år från utfärdandet. Vidare har framhållits, t. ex. av bilförareutredningen, att för provisoriska körkort talar den omständigheten att det är svårt att på ett så tidigt stadium som vid körkortsutgivningen bilda sig en säker uppfattning om en persons lämplighet som fordonsförare och att ett körkort i och för sig således inte är någon bekräftelse på innehavarens lämplighet att framdeles föra motorfordon i trafik. Ett provisoriskt körkort skulle möjliggöra för myndigheterna att bedöma hur vederbörande utvecklar sig som fordonsförare innan han definitivt betroddes med körkort.

Ett annat betydelsefullt argument skulle vara den psykologiska effekt införandet av provisoriska körkort kan få. Om körkortsinnehavaren vet att hans körkort är villkorligt under viss tid från utfärdandet torde detta verka gynnsamt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Mot ett införande av provisoriska körkort har bl. a. anförts den belastning som en sådan åtgärd skulle medföra för olika myndigheter. Vidare bör beaktas att körkortet alltid kan betraktas som provisoriskt, eftersom det genom administrativ åtgärd kan återkallas om inte körkortsinnehavaren längre uppfyller de villkor som krävdes för dess utfärdande.

Mot att låta körkortet vara provisoriskt under t. ex. ett år, varefter det kunde permanentas om innehavaren inte varit särskilt olycksbelastad under försöksperioden, talar att den förare som aktivt deltagit i trafiken och därmed fått en viss trafikerfarenhet, på grund av de olycksrisker som han alltid var utsatt för, lättare skulle kunna förlora sitt körkort än den körkortsinnehavare som under första året inte alls eller obetydligt använde sig av sin rätt att framföra fordon.

Ett provisoriskt körkort blir meningsfullt först om det förbindes med krav antingen på genomgången kompletterande körkortsutbildning eller viss frihet från olycksbelastning under körd fastställd sträcka, som i så fall bör vara förhållandevis lång.

Den tyske trafikpsykologen Gerhard Munsch har som resultat av sina undersökningar av bilförardebutanter i Tyskland uttalat att olycksbelastningen under de första åren som bilförare inte i huvudsak är ett åldersproblem, eftersom bilförardebutanterna företer i stort sett samma olycksutveckling oavsett vid vilken ålder debuten sker.

Munsch, såväl som andra experter, hävdar att antalet trafikolyckor under de första åren avsevärt skulle kunna reduceras genom en systematiserad trafikutbildning i förskola och genom grundskolans olika stadier, fack- och yrkesskola samt gymnasium, vilket skulle möjliggöra en effektivisering av körkortsutbildningen. Denna borde sedan kompletteras med vidareutbildning efter det att vederbörande har fått viss erfarenhet som bilförare. Det förefaller som om olycksbelastningen är som störst under de fyra första åren för att därefter sjunka. Från och med sjunde året som bilförare synes olyckskurvan ligga ganska konstant.

Vid körkortsutbildningen är det vissa moment som inte kan övas, t. ex. färd på motorväg, vilket är förbjudet enligt lag. Om en körkortsinnehavare har genomgått utbildning och avlagt sitt körkortsprov under sommarhalvåret saknar han också som regel erfarenhet av halk- och mörkerkörningens problem och måste göra sina erfarenheter endast på grundval av teoretiska kunskaper.

Körkortsutbildningen vid trafikskola siktar till att ge kunskaper utöver de minimikrav som körkortsprovet ställer, men på grund av elevernas iver att snarast möjligt avlägga prov är det många som avbryter sin utbildning i förtid och försöker att som privatister avlägga prov. Möjligheten att avlägga körkortsprov helt utan föregående utbildning vid trafikskola står som bekant fortfarande öppen, vilket medför att inga garantier finns för kunskaper utöver körkortsprovets minimifordringar.

Efter erhållet körkort är innehavaren helt hänvisad till att göra egna erfarenheter i trafiken. Därvid kan han tillägna sig felaktiga vanor och beteenden som aldrig blir korrigerade. Med hänsyn härtill framstår det som önskvärt att en körkortsinnehavare viss tid efter avlagt godkänt prov och efter viss erfarenhet som bilförare får en kompletterande vidareutbildning.

Ett system med obligatorisk vidareutbildning skulle ställa frågan om provisoriska körkort i ett helt annat läge än vad som hittills diskuterats. Körkortet kunde då anses vara provisoriskt intill t. ex. tredje året som bilförare och skulle inte bli permanent förrän vederbörande hade kompletterat sin utbildning och avlagt slutligt körkortsprov. Härigenom skulle garantier skapas för att en körkortsinnehavare verkligen hade tillägnat sig de kunskaper och erfarenheter som framstår som den nödvändiga grunden för att skapa säkerhet i trafiken.

Med hänsyn till vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hem-

ställa om tillsättandet av en utredning rörande frågan om provisoriska körkort med uppgift att snarast framlägga förslag till bestämmelser för provisoriska körkort i huvudsaklig överensstämmelse med vad som har anförts i denna motion.

Stockholm den 22 januari 1969

Bengt Börjesson (cp) *Arvid Enarsson (m)* *Gunnar Hylltander (fp)*
i Falköping

Nr 165

Av herr **Thylén m. fl.**, om regler för trafik med fritidsbåtar.

(Lika lydande med motion nr 147 i Första kammaren)

Fritidsbåtar av plast framställs nu i en sådan omfattning och till så billiga priser att det blivit minst sagt trångt i farvattnen omkring större tätorter. Detta har kommit att medföra en lång rad problem såväl för båtägarna som för dem som bor utefter farlederna liksom för dem som badar på badplatser med djupt vatten.

Till skillnad från en motorförare på våra landsvägar krävs av föraren på en motorbåt varken att han skall ha uppnått en viss ålder eller att han skall ha ådagalagt någon kunnighet i framförandet av sin motorbåt eller att han skall äga kännedom om trafikreglerna till sjöss. Med den tilltagande båttätheten är det alldeles uppenbart att det nuvarande systemet med fullständig frihet inte är acceptabelt.

Man kan få se barn i 10—12 års ålder som framför motorbåtar i vild fart och utan någon möjlighet att klara en kritisk situation.

Ett rimligt krav för att få framföra motordriven farkost, även av s. k. fritidsbåtstypen, borde vara att man fyllt 15 år och visat sig äga kännedom om trafikreglerna på sjön.

På samma sätt som vi i dag kräver typbesiktning och kontrollbesiktning av bilar bör detta krävas av motorbåtar.

Med stöd av vad ovan anförts hemställs,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning av frågor angående trafik med motordrivna s. k. fritidsbåtar.

Stockholm den 22 januari 1969

Bengt-Olof Thylén (m)

Fritz Börjesson (cp) *Sven Gustafson (fp)* *Rolf Clarkson (m)*
i Glömminge i Göteborg