

Nr 250

Av herr Sveningsson m. fl., om *provisoriskt körkort*.

(Lika lydande med motion nr 288 i Andra kammaren)

Många av de svåra trafikolyckorna som inträffar i vårt land orsakas av yngre bilförare som handlat i ungdomligt övermod. Motorfordon måste framföras med stor försiktighet och hänsyn för att inte bli direkt livsfarliga.

Även om körkortsutbildningen görs aldrig så omständlig och omfattande blir det först när den nyvordne körkortsinnehavaren blir ensam i fordonet som man kan avgöra om vederbörande verkligen visar det ansvar och goda omdöme som krävs.

Den som avser att utvecklas till en rutinerad och skicklig bilförare, som aldrig själv ger upphov till någon olycka, måste under de första åren i trafiken och även framdeles handskas ytterst försiktigt med sitt motorfordon. Dessutom måste man för att bidra till ökad trafiksäkerhet vid alla tillfällen vara inriktad på att noggrant följa gällande trafikregler och bestämmelser. Detta för bilföraren själv och för samhället i sin helhet värdefulla beteende måste under lång tid, troligen flera år, inövas.

Vid många tillfällen har frågan om införandet av provisoriskt körkort tagits upp, men dessa förslag har vid alla tillfällen mötts av ett kompakt motstånd. Orsaken härtill är oförklarlig. Att jämföra ett system med provisoriskt körkort med en stickprovsvis genomförd prövning av förarnas hälsotillstånd, trafikfärdigheter och körskicklighet är inte möjligt. Det provisoriska körkortet skulle stimulera till ansvar och gott omdöme och därmed motverka risktagande i trafiken.

Bl. a. 1953 års trafiksäkerhetsutredning och bilförareutredningen har aktualiserat det provisoriska körkortet liksom flera riksdagsmotionärer. Förslagen har i stort sett inneburet 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 varit 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 körkortspröv 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 körkortspröv. 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 hemställa 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 1970

Ragnar Sveningsson (m) Arne Svenungsson (m) Gunvor Stenberg (m)
Gunnar Hübinette (m) Ingvar Andersson (m) N. Yngve Nilsson (m)