

## Nr 379

Av herrar Lindkvist och Lassinantti, om utredning rörande sänkning av minimiåldern för rätt att erhålla körkort för bil.

Körkort — i betydelsen av ett av offentlig myndighet utfärdat tillstånd att föra motorfordon — infördes i Sverige genom 1916 års förordning om automobiltrafik (nr 315). Redan i den första automobiltrafikförordningen av år 1906 (nr 90, s. 1) hade emellertid stadgats, att »automobil må allenast föras af den, som fyllt 18 år och med bevis, utfärdadt af besiktningsman, styrkt sig vara fullt förtrogen med automobils konstruktion, skötsel och manövrering».

1916 års förordning ersattes av 1923 års förordning om motorfordon och vägtrafikstadga (nr 281 och 282). Denna förordning ersattes därefter av 1930 års motorfordonsförordning och vägtrafikstadga (nr 284 och 285), vilka i sin tur avlöstes av 1936 års motorfordonsförordning och vägtrafikstadga (nr 561 och 562). Numera gäller som bekant 1951 års vägtrafikförordning (nr 648).

Den i 1906 års förordning fastställda åldersgränsen för rätt att föra bil motiverades icke på något sätt i propositionen i ämnet till 1906 års riksdag (nr 70) och kommenterades inte heller vid riksdagsbehandlingen. I det betänkande av 1903 års automobiltrafikkommitté, som låg till grund för propositionen, hänvisades beträffande stadgandet om minimiålder dels till »vad allmänt gäller i den utländska automobilagstiftningen», dels till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i ett den 30 maj 1902 på befallning afgivet utkast till allmänna bestämmelser om automobiltrafik föreslagit. I sistnämnda förslag anfördes ej några skäl för valet av just 18 år som åldersgräns.

Vid de ändringar på vägtrafiklagstiftningens område, som företagits efter 1906 och som här ovan relaterats, har åldersgränsen för rätt att föra bil och erhålla körkort inte ändrats, utan 18-årsgränsen är som bekant fortfarande gällande. Huruvida de sakkunnigkommittéer, vilka förberett de nya lagstiftningarna på området, diskuterat frågan om en ändring av åldersgränsen för rätt att erhålla körkort för bil undandrar sig ett bedömande.

Den lagstiftning som numera gäller på trafikens område är, som tidigare nämnts, 1951 års vägtrafikförordning (VTF). Körkortsbestämmelserna återfinnas i 29 §. I paragrafens mom. 1 stadgas, att motorfordon eller med

gummihjul försedd traktor endast får föras av den som genom körkort, utfärdad av länsstyrelse, är berättigad att föra fordonet.

I paragrafens mom. 2 omtalas, att tre slags körkort kunna utfärdas, nämligen för bil, för motorcykel eller för traktor. Körkort för bil berättigar till förande av motorcykel och traktor, och körkort för motorcykel gäller även för traktor.

Paragrafens mom. 3 stadgar, att körkort för bil må meddelas endast den, som fyllt 18 år, för motorcykel eller för traktor endast den, som fyllt 16 år. Om särskilda skäl finnas, kan körkort för traktor meddelas den som fyllt 15 år. Körkort för motorcykel gäller, om innehavaren inte fyllt 18 år, endast för lätt motorcykel och traktor.

Vissa undantag från ovannämnda huvudregler finnas. Sålunda må, enligt militära vägtrafikkungörelsen (nr 636/1954), 15 § 1 mom., där så finnes erforderligt för utbildningens ändamålsenliga bedrivande och om vederbörande fyllt 16 år, körkort för bil utfärdas för a) militär och civilmilitär personal, som erhållit förarutbildning genom militär myndighets försorg; samt b) för personal som erhållit förarutbildning genom frivillig försvarsorganisations försorg. Intill dess sådan körkortsinnehavare uppnår 18 års ålder gäller kortet för förande av bil och tung motorcykel endast vid genomförande av militära operationer eller under övningar vid krigsmakten.

Gummihjulstraktor får tillfälligt föras kortare sträcka på väg, vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål utan att föraren behöver vara körkortsinnehavare, enligt VTF 29 §, 1 mom. 2 st.

Den som vill förvärva färdighet i körning med motorfordon för att er-hålla körkort må, utan hinder av att vederbörande ej innehar körkort, föra sådant fordon vid övningskörning, under förutsättning bl. a. att vederbörande fyllt 18 år — enligt militära vägtrafikkungörelsen 16 år — eller, om körningen avser lätt motorcykel, 16 år, enligt VTF 30 §, 1 mom.

Körkort erfordras ej heller för förande av motordrivna fordon, som användas uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område, enligt VTF 77 §, punkt c.

Moped, vilken klassificeras som lätt motorcykel, är ej körkortspliktig och får föras av envar som fyllt 15 år enligt 1960 års mopedförordning, § 8.

Övningskörning för erhållande av bilkörkort får ske under förutsättning att vederbörande fyllt 18 år och att körningen sker under uppsikt av person som fyllt 21 år och sedan minst tre år innehar körkort för bil samt har vana och skicklighet i fråga om bilkörning. Den som övar uppsikt över körningen skall också medfölja i bilen vid den körandes sida.

Som framgår av ovanstående är det ej nödvändigt att förarutbildningen äger rum i särskild körskola. Enda undantaget härvidlag är personer, vilka fått sitt körkort återkallat eller omhändertaget. Dessa måste företa övnings-

körning vid körskola. Trots att något tvång inte förefinnes synes det stora flertalet körkortsaspiranter anlita körskola. År 1960 fick 125 000 personer körkort här i landet, och av dessa hade 95 % utbildats i landets körskolor.

Den som önskar erhålla körkort skall undergå förarprov inför besiktningssman. Vid anmälan till förarprov skall vederbörande bl. a. förete läkarintyg, utfärdat inom tre månader före anmälan, innefattande vederbörandes hälsotillstånd samt utlåtande i vad mån denne lider av lyte, sjukdom, syn- eller hörselnedsättning, som väsentligt minskar förmågan att föra fordon.

Om förarprovet godkännes göres ansökan om körkort hos länsstyrelse. Härvid måste lämplighetsintyg bifogas. Detta utfärdas av polismyndigheten i vederbörandes mantalsskrivningsort och får ej vara mera än tre månader gammalt då ansökan göres. Lämplighetsintyget skall ange huruvida vederbörande med hänsyn till sina personliga förhållanden kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon. Innan lämplighetsintyg utfärdas skall polismyndigheten kontrollera om sökanden förekommer i tillgängliga register över personer som misstänkts eller straffats för brott eller vilkas körkort återkallats. Dessutom skall polismyndigheten höra vederbörande nykterhetsnämnd samt, om detta finnes erforderligt, även annan som äger kännedom i saken. Polismyndighetens undersökning skall omfatta minst de två sist förflutna åren.

Innan körkort utfärdas skall länsstyrelsen pröva de ingivna handlingarna. Vid prövningen skall särskilt beaktas huruvida vederbörande gjort sig känd för nyktert levnadssätt och om det kan antagas att denne såsom förare av körkortspliktigt fordon kommer att visa hänsyn till andra, om-döme och ansvar samt respekt för trafikens regler. Den som sakfällts för *fylleri* eller *olovlig körning* må ej erhålla körkort innan två år förflutit från förseelsens begående, såvida det ej kan anses uppenbart att denne ändå är att bedöma som en skötsam person.

Den utländska lagstiftningen i fråga om minimiålder för rätt att föra bil m. m. avviker i vissa avseenden från den svenska. I Danmark, Finland och Norge har åldersgränsen för rätt att erhålla bilkörkort satts till 18 år. För motorcykelkörkort är åldersgränsen i Danmark 18 år, medan de två andra länderna i likhet med Sverige har åldersgränsen 16 år för lätt motorcykel. Beträffande de tre nämnda länderna gäller också, i motsats till förhållandena i Sverige, att körkortet skall förnyas vart femte år.

Beträffande Norge gäller att övningskörning för bilkörkort får påbörjas när vederbörande aspirant fyllt 17 år. I fråga om lätt motorcykel finns det inte några bestämmelser när övningskörning får påbörjas. Av intresse i detta sammanhang är att man under år 1961 vid ett antal klasser i de norska skolorna lät eleverna få fullständig förarutbildning för körkort. Därvid bedrevs den teoretiska undervisningen under skoltid, medan den praktiska övningskörningen skedde under fritid. Resultatet synes ha varit gott,

och som bevis härför kan nämnas att *i en klass med 28 elever klarade 24 körkortsprövet*. Det var första gången ett sådant försök företogs i Norge, och initiativtagare till detta var Trygg Trafikk — den norska motsvarigheten till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande — som också betalade en del av kostnaderna.

I en stor del av Amerikas förenta stater är minimiåldern för erhållande av körkort 16 år. I Texas lär även 14-åringarna erhålla bilkörkort, vilket är begränsat att gälla endast under dagtid.

Beträffande Nederländerna gäller att körkort erfordras för förande av motorfordon, utom sådana som ej kan föras fortare än 20 km/tim., mopeder, terrängbilar och jordbruksfordon. Minimialdern för bilkörkort är 18 år, övningskörning får företagas utan inskränkning, och varje körkortsinnehavare kan fungera som instruktör.

I Spanien erfordras körkort för alla motorfordon utom mopeder. Åldersgränsen för bilkörkort är 18 år, men någon minimiålder för påbörjande av förarutbildning finns ej stadgad. Övningskörning behöver ej företas vid särskilda körskolor, utan det räcker med att den teoretiska och praktiska examen inför bilinspektören är tillfredsställande.

Beträffande Schweiz gäller att minimiåldern för rätt att föra bil är 18 år. Körkort erfordras för de flesta motorfordonen. Lätt motorcykel, högst 50 cc, med maximihastighet 30 km/tim. får föras av den som fyllt 14 år.

I Sverige meddelas som bekant trafikundervisning i skolorna. Kungl. Maj:t har i cirkulär den 17 april 1959 (SFS nr 137/59) meddelat bestämmelser härom. I cirkuläret stadgas bl. a. att i skolor och lärarutbildningsanstalter som stå under inseeende av skolöverstyrelsen eller överstyrelsen för yrkesutbildning trafikundervisningen skall ha till ändamål att *bibringa* eleverna kunskap om samt förståelse för och respekt för gällande trafikregler. Trafikundervisningen vid lärarutbildningsanstalter skall främst åsyfta att göra de blivande lärarna skickade att själva meddela trafikundervisning. Föreskrifterna beträffande lärarutbildningsanstalter äga jämväl tillämpning på lärarhögskolan och gymnastiska centralinstitutet.

I folkskola, försöksskola och i enskild skola med motsvarande undervisning skall i varje klass och under varje termin ordnas särskild trafikundervisning, omfattande 5—7 lektioner och två halva friluftsdagar.

I årskurs 7 eller, där skolplikten omfattar mera än sju år, i årskurs 8 skall under ena terminen, i stället för trafikundervisning på friluftsdagar, ordnas en sammanhängande kurs i trafik-kunskap, omfattande 12 lektioner. Kursen förläggs till friluftsdagar och bör främst behandla motortrafikens problem samt deras orsaker.

Utöver den särskilda trafikundervisningen skall undervisning i trafik-kunskap även i lämplig omfattning meddelas i samband med andra undervisningsmoment. Där så lämpligen kan ske och medel härför finnas tillgängliga, bör *frivillig* kurs i trafik-kunskap anordnas.

Vad som ovan angivits skall i tillämpliga delar gälla motsvarande årskurser i allmänt läroverk, högre kommunal skola och enskilt läroverk. I övriga årskurser av dessa läroanstalter samt i kommunalt allmänt gymnasium, fortsättningsskola och folkhögskola bör undervisning i trafikknuskap i lämplig omfattning förekomma i samband med andra undervisningsmoment, huvudsakligen under lektioner i samhällslära och gymnastik samt under friluftsverksamhet.

Vid folkskoleseminarium, lärarhögskola och gymnastiska centralinstitutet skall trafikundervisningen för blivande folk- och småskollärare respektive gymnastiklärare meddelas dels fortlöpande i lämplig utsträckning, dels i form av en sammanhängande kurs, motsvarande sju lektioner.

Skolöverstyrelsen har sedermera utfärdat anvisningar för trafikundervisningens bedrivande. Dessa återfinnas i »Aktuellt från skolöverstyrelsen» nr 38/1960. Här finnas intagna standardplaner för undervisning i samtliga klasser. Av intresse är bl. a. kursplanen för åttonde och nionde skolåren. Den förstnämnda klassens undervisning skall bedrivas på sådant sätt, att eleverna vid slutet av denna skola kunna klara en examensskrivning med teoriprov för »mopedförarbevis», och undervisningen i den sistnämnda klassen på sådant sätt, att eleverna vid slutskrivning skola kunna klara teoriprov för motorcykelkörkort.

Som framgår av vad tidigare anförts har minimiåldern för erhållande av körkort och för rätt att påbörja förarutbildning beträffande bil kvarstått oförändrade sedan de infördes år 1906. Varför man då fastställde just 18 år som minimiålder motiverades inte. På alla andra samhällsområden har sedan dess en förskjutning nedåt i åldershänseende ägt rum, exempelvis i fråga om rösträtts- och värnpliktsålder. Detta har förmodligen sin förklaring i att man anser ungdomen »mogna» tidigare, beroende på olika samhällseliga åtgärder m. m. för att så skall ske. Det finns all anledning anta att så också är förhållandet beträffande huvuddelen av den svenska ungdomen även på motorfordonstrafikens område. Ett synbart bevis härför är att man vid införandet av 1951 års vägtrafikförordning, då en ny motorfordonstyp — benämnd lätt motorcykel — tillkom, satte åldersgränsen för rätt att föra detta fordon till 16 år. Alla torde väl erkänna att en lätt motorcykel är minst lika farlig i trafiken som en bil är. Ett sådant fordon är det också lättare att tappa herraväldet över vid manövreringen än vad det är beträffande ett fyrhjuligt fordon, och de kollisioner som inträffar med lätta motorcyklar medför också som regel mycket allvarliga personskador med hänsyn till förarens avsaknad av det skydd som en täckt bil bjuder. Någon skillnad i maximihastighet finns inte heller mellan bil och lätt motorcykel. Den enda skillnaden på dessa två typer av motorfordon är att på lätt motorcykel får passagerare ej medfölja, men detta innebär endast att personskadorna inte bli så omfattande vid en singelolycka som vid kollision med annat fordon.

En annan inkonsekvens i nuvarande lagstiftning är att 16-åringen inte får föra en privat personbil, medan man utan vidare godkänner att vilket militärt fordon som helst kan sättas i händerna på denne. Då man anser att 16-åringen är tillräckligt mogen för att exempelvis föra en av kronans tunga lastbilar, synes det inte finnas någon anledning varför denne inte skulle kunna betros att föra en privatbil.

Nuvarande bestämmelser omöjliggöra för en person som sakfällts för fylleri eller olovlig körning att erhålla det lämplighetsintyg som fordras för att körkort skall kunna utfärdas. Dessa bestämmelser finns det ingen anledning att rikta särskilt nämnvärd kritik emot, även om de många gånger, framför allt i fråga om olovlig körning, tillämpas in absurdum. Som bekant har ju tyvärr spritbruket också förskjutits nedåt i åldersklasserna, och det är numera inte ovanligt att skolungdomar måste omhändertagas för fylleri. Detta kommer ju att verka oerhört belastande för dessa ungdomar i framtiden, en sak som de emellertid inte ha mera än tämligen diffusa begrepp om när de första gången börjar umgås med starka drycker, och även om de ha detta klart för sig tycka de att »körkortsåldern» ligger så avlägsen att det inte har någon betydelse. En sänkning av åldersgränsen för bilkörkort till 16 år skulle med stor sannolikhet kunna bli ett bra medel för att komma till rätta med ungdomsfylleriet, dels av den anledningen att ovannämnda ungdomar kunna se fram emot körkortet ganska snart, dels därför att huvuddelen av de ungdomar som äro körkortsinnehavare har klart för sig, att sprit och motorfordon inte är någon lämplig kombination, och således tvingas välja mellan dessa två alternativ. En avhållande faktor härvidlag kommer också att bli möjligheten att förlora körkortet i samband med fylleriförseelser, som inte ha någon beröring med bilkörning. En skärpning av nu gällande bestämmelser i detta avseende kanske vore motiverad beträffande alla körkortsinnehavare.

Utsikten att kunna få ett körkort om man sköter sig — inte minst i fråga om spriten — kommer säkerligen att gynnsamt påverka ungdomarnas umgängesformer. Därvid är det för övrigt av vikt att ungdomarna på ett tidigt stadium få gjort klart för sig hur stor betydelse körkortet numera har för allt flera grupper av samhällsmedborgare i deras dagliga arbete. Utsikten att kunna förvärva ett körkort om man sköter sig måste därför bli ett betydelsefullt argument i nykterhetspropagandan bland ungdomen.

Det är inte obekant att man från vissa håll gjort gällande att minimiåldern för erhållande av bilkörkort borde höjas, och detta har motiverats med att de unga körkortsinnehavarna skulle ha en mycket högre skadefrekvens än de äldre. Några riktiga belägg för att så skulle vara förhållandet finnas emellertid inte. Någon sanning torde det dock ligga i talet om den högre skadefrekvensen, men att göra gällande att denna skulle vara beroende på vederbörande körkortsinnehavares lägre levnadsålder är absolut felaktigt. Om man i stället ändrade uttrycket till *nya* körkortsinnehavare

torde resonemanget kunna accepteras. En nyligen företagen psykologisk undersökning i München visar nämligen att en bilförare inte blir fullt kompetent förrän efter omkring sju års regelbunden körning. Först då har vederbörande lärt sig att inte ta onödiga risker och att inte oavsiktligt vålla olyckstillbud. Det är med åren som de inlärdas kunskaper om exempelvis rattvridningen och pedalernas manövrering kompletteras med erfarenheten av hur fordonet beter sig i olika situationer, för att inte nämna den intuitiva känsla som säger den erfarna föraren när det är dags att dämpa farten och skärpa uppmärksamheten.

Kontentan av erfarenheterna vid münchenundersökningen borde ju bli att ingen bör betros att på egen hand föra bil innan han eller hon tränat i sju år. Eftersom detta svårligen låter sig göras, måste man i stället pröva om denna tidsperiod kan förkortas. Detta går med stor sannolikhet att göra, om man intensifierar och utbygger den lagfästa trafikundervisningen i skolorna. Genom den redan befintliga trafikundervisningen inom skolväsendet finns en utmärkt grund att bygga vidare på, och då det numera måste anses tillhöra allmänbildningen att äga kännedom om de lagar och förordningar som gälla på trafikens område, eftersom alla medborgare komma i beröring med dessa i allt större omfattning genom trafikens våldsamma expansion här i landet, böra undervisningen och utbildningen i detta avseende också läggas på det allmänna. Om det skall lyckas för kommande generationer att bli bättre vägtrafikanter än vad den nuvarande är, måste det också bli skolans uppgift att lägga en ordentlig grund härför.

Önskemålet härvidlag är att blivande lärare vid utbildningsanstalterna erhålla betydligt ökad undervisning om trafikförfattningar m. m., så att de bli kompetenta att meddela sina elever en trafikundervisning, som från första skolåret successivt ökas, så att när eleverna befinner sig i grundskolans nionde klass (motsvarande) dessa av sina lärare kunna meddelas den teoriundervisning som erfordras för erhållande av bilförarkompetens. Detta innebär givetvis att trafikundervisningen måste beredas ökat utrymme på skolschemat. Ökningen behöver dock inte bli mera omfattande, under förutsättning att ordentliga normer för undervisningens bedrivande utarbetas och att lärarpersonalen besitter nödig kompetens. Om denna önskan skall kunna realiseras någorlunda snabbt, bör man under en övergångsperiod — eventuellt även framgent i nionde klassen — anlita nu befintliga körskoleinstruktörer som ämneslärare i trafikkunskap.

Skolan bör även svara för den praktiska körutbildningen, och härvidlag synes det vara bäst att utbildningen anförtros åt lämpliga auktoriserade bilskolor. För att skolschemat inte skall belastas alltför hårt bör den praktiska undervisningen förläggas till fritiden och meddelas endast eleverna i nionde (motsvarande) klassen. Denna del av undervisningen bör lämpligen kompletteras med studiecirkelverksamhet i exempelvis motorkunskap. Eleverna torde med säkerhet inte göra några invändningar mot att denna

del av undervisningen förläggs till fritiden. Utbildningen bör leda fram till förarkompetens, vilket skulle innebära att eleverna vid utbildningens slut erhålla bilkörkort, under förutsättning att de godkännas vid de teoretiska och praktiska proven inför besiktningsman och att de kunna erhålla lämplighetsintyg och vid läkarundersökning befinnas såväl psykiskt som fysiskt lämpliga som bilförare.

Givetvis kommer en omläggning till körkortsutbildning inom skolväsendets ram att innebära betydande samhälleliga kostnader. Emellertid måste man betrakta dessa kostnader som en mycket god kapitalplacering, precis som alla andra investeringar som göras för utbildningsändamål. Vinsten blir nämligen att man erhåller en mycket välutbildad bilförarkår, vilket i sin tur med säkerhet innebär att trafikolyckorna, som man nu har mycket svårt att komma till rätta med och som årligen kosta samhället enorma belopp, väsentligt kunna komma att minska. Dessutom kan en sådan åtgärd, som tidigare nämnts, verka stävjande på ungdomsfylleriet, vilket också är mycket väsentligt i sammanhanget. På lång sikt kan denna åtgärd också innebära betydande besparingar, genom att en stor del av det registreringsarbete m. m. som utföres vid exempelvis länsstyrelsernas körkortsregister avsevärt kan förenklas och rationaliseras när praktiskt taget hela svenska folket blir körkortsinnehavare.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en snabb utredning i syfte att på sätt som föreslagits sänka minimiåldern för rätt att erhålla bilkörkort från 18 till 16 år.

Stockholm den 25 januari 1962

*Oskar Lindkvist*

*Ragnar Lassinantti*