

Nr 23

Utlåtande i anledning av motion om utredning rörande sänkning av minimiåldern för rätt att erhålla körkort för bil.

Tredje lagutskottet har behandlat en i riksdagens andra kammare väckt och till lagutskott hänvisad motion, nr 379, av herrar *Lindkvist* och *Lassinantti*.

I motionen hemställes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om en snabb utredning i syfte att på sätt närmare angivits i motionen sänka minimiåldern för rätt att erhålla körkort för bil från 18 till 16 år.

Över motionen har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttranden från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, skolöverstyrelsen, överstyrelsen för yrkesutbildning och statens trafiksäkerhetsråd. På utskottets begäran har yttranden därjämte avgivits av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Folkrorelsernas motorförbund (Fomo) samt Kungl. automobilklubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund och Motormännens riksförbund, de tre sistnämnda genom sin samsarbetsdelegation (MSD).

Motionens innehåll m.m.

Motionärerna — beträffande vilkas fullständiga uttalanden hänvisas till motionen — redogör inledningsvis för nuvarande och tidigare föreskrifter om körkort här i riket liksom för bl. a. vissa utländska bestämmelser på området. Därjämte lämnas en översiktlig redogörelse för den i skolorna förekommande trafikundervisningen.

I motionen anföres härefter i huvudsak följande: Alltsedan bestämmelserna om körkort för bil infördes år 1906 har såsom minimiålder för erhållande av sådant körkort gällt 18 år. På alla andra samhällsområden har emellertid en förskjutning nedåt i åldershänseende ägt rum. Detta torde ha sin förklaring i att man anser att ungdomen mognar tidigare än förr. Det finnes all anledning att antaga att detta beträffande huvuddelen av den svenska ungdomen också gäller på motortrafikens område. Ett synbart bevis därpå är att man i 1951 års vägtrafikförordning fastställde minimiåldern för rätt att föra lätt motorcykel till 16 år. Alla torde väl erkänna att en lätt motorcykel är minst lika farlig i trafiken som en bil. — En inkonsekvens i den nuvarande lagstiftningen är vidare att en sextonåring inte får föra en privat personbil, medan man utan vidare godtager att vilket militärt fordon som helst sättes i hans händer. — En sänkning av körkortsåldern för bil till 16 år skulle med stor sannolikhet kunna bli ett värdefullt medel mot

det tilltagande ungdomsfylleriet dels därför att ungdomarna kan se fram emot ett tämligen snart erhållande av körkort och dels därför att huvuddelen av de ungdomar, som är körkortsinnehavare, har klart för sig att sprit och motorfordon inte är någon lämplig kombination. Utsikten att körkort kan förvärfvas av den, som sköter sig, måste bli ett betydelsefullt argument i nykterhetspropagandan bland ungdomen. — Motionärerna erinrar om att från vissa håll gjorts gällande att minimiåldern för bilkörkort borde höjas, därvid åberopats att de unga förarna skulle ha en mycket högre skadefrekvens än de äldre. Några riktiga belägg härför finnes emellertid, enligt motionärerna, inte. Viss sanning torde ligga i talet om den högre skadefrekvensen, men det är absolut fel att göra gällande att den beror på vederbörande körkortsinnehavares lägre levnadsålder. Om man ändrade uttrycket till *nya* körkortsinnehavare skulle resonemanget kunna accepteras. Motionärerna påpekar att en i München företagen undersökning visat att en bilförare inte blir fullt kompetent förrän efter omkring sju års regelbunden körning. Kontentan därav borde bli att ingen skulle tillåtas föra bil på egen hand, innan han tränat i sju år. Eftersom detta knappast låter sig göras, måste man i stället pröva om inte tidsperioden kan förkortas. Detta kan med stor sannolikhet ske, om man intensifierar och utbygger den lagfästa trafikundervisningen i skolorna. Om det skall lyckas för kommande generationer att bli bättre vägtrafikanter, måste det bli skolans uppgift att lägga en ordentlig grund härför. Härvidlag är önskemålet att de blivande lärarna erhåller en betydligt utökad trafikundervisning. De bör bli kompetenta att meddela en skolundervisning, som från första skolåret successivt ökas så att, när eleverna befinner sig i grundskolans nionde klass eller motsvarande, de av sina lärare kan meddelas den teoretiska undervisning, som erfordras för erhållande av bilförarkompetens. Detta innebär givetvis att trafikundervisningen måste beredas ökat utrymme på skolschemat. Under en övergångsperiod — beträffande nionde klassen eventuellt också framgent — bör man anlita nu befintliga körskoleinstruktörer som ämneslärare i trafik-kunskap. Skolan bör också svara för den praktiska körutbildningen. I det avseendet synes det bäst att utbildningen anförtros åt lämpliga auktoriserade bilskolor. Denna undervisning bör förläggas till fritid och bara meddelas eleverna i nionde klass. Undervisningen bör lämpligen kompletteras med studiecirkelverksamhet i exempelvis motorkunskap. Målet bör vara att eleverna vid utbildningens slut erhåller bilkörkort; detta under förutsättning, att de godkännes vid de teoretiska och praktiska proven inför besiktningsman ävensom att de kan erhålla övriga för körkort erforderliga intyg. — En omläggning till körskoleutbildning inom skolväsendets ram kommer givetvis att innebära betydande kostnader för det allmänna. Dessa kostnader måste emellertid anses som en mycket god kapitalplacering särskilt på längre sikt.

Utskottet vill i detta sammanhang anmärka att *dels* likalydande motionerna¹ nr 61 i första kammaren av fru *Svenson m. fl.* och nr 76 i andra kammaren av herr *Grebäck m. fl.*, angående införande av trafiksäkerhetsprov i den obligatoriska skolan, *dels ock* likalydande motionerna¹ nr 506 i första kammaren av herr *Hagberg m. fl.* och nr 585 i andra kammaren av herr *Heckscher m. fl.*, angående vissa undersökningar i syfte att öka trafiksäkerheten, till en del angår i den här förevarande motionen aktuella spörsmål. Viss beröring med dessa frågor har även likalydande motionerna nr 504 i första kammaren av herrar Carlsson, Georg, och Sundin, samt nr 579 i andra kammaren av herrar Björkänge och Wahrendorff, angående inrättande av ett statligt trafikinstitut. Motionerna nr 61 i första kammaren och nr 76 i andra kammaren har hänvisats till särskilda utskottet samt övriga nu omtalade motioner till allmänna beredningsutskottet.

Gällande bestämmelser m.m.

Villkoren för rätt att föra vissa slag av motorfordon är upptagna i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951*, som utfärdats av Kungl. Maj:t efter riksdagens hörande.

Enligt huvudregeln i 29 § 1 mom. får motorfordon eller med gummihjul försedd traktor bara föras av den, som genom ett av länsstyrelse (för Stockholm överståthållarämbetet) utfärdat *körkort* är därtill berättigad. Körkort förekommer av tre slag, nämligen för bil, för motorcykel och för traktor (29 § 2 mom.). Körkort för bil berättigar också till förande av motorcykel och traktor. Körkort för motorcykel gäller även för traktor. Körkort för bil får bara meddelas den, som fyllt 18 år, samt körkort för motorcykel eller traktor endast person, som uppnått 16 års ålder. Om särskilda skäl därtill föreligger, får dock körkort för traktor meddelas den, som fyllt 15 år. Om innehavare av körkort för motorcykel inte fyllt 18 år, gäller körkortet bara för s. k. lätt motorcykel — d. v. s. en motorcykel med tjänstevikt av högst 75 kg — och traktor. (3 mom.)

Från kravet på körkort gäller vissa *undantag*. — Sålunda får traktor föras tillfälligt kortare sträcka på väg vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål även av den, som inte innehar körkort (29 § 1 mom. andra stycket). — Övningskörning i syfte att förvärva erforderlig färdighet i körning med motorfordon får också förekomma på vissa villkor, bl. a. att föraren fyllt 18 år eller, om körningen avser lätt motorcykel, 16 år (30 § 1 mom.). — Enligt *kungörelse den 22 februari 1952* får vidare den, som fyllt 16 år, föra tung motorcykel vid övningskörning i körskola, om den som övar uppsikt över körningen medföljer på motorcykeln eller i sidvagn till denna. — För personer, som ankommer till riket från utlandet, gäller vissa särskilda bestämmelser, beträffande vilka

¹ Motionen i sin helhet tryckt bland andra kammarens motioner.

hänvisas till 37 § vägtrafikförordningen och de därunder anmärkta kungörelserna. — Bestämmelserna om körkort såsom villkor för förande av vissa motorfordon gäller icke sådana fordon eller släpfordon, som bara användes inom järnvägs- eller fabriksområde, inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område (77 § vägtrafikförordningen). — Enligt *kungörelsen den 5 november 1954 med särskilda föreskrifter ang. den militära vägtrafiken m. m.* — militär vägtrafikkungörelse — (SFS nr 636/1954, 459/1955, 123/1956, 602/1959) får, där det är erforderligt för utbildningens ändamålsenliga bedrivande och om vederbörande fyllt 16 år, körkort för bil utfärdas för dels militär och civilmilitär personal, som erhållit förarutbildning genom militär myndighets försorg, och dels personal, som erhållit förarutbildning genom frivillig försvarsorganisation. Ett sådant körkort, som utfärdats för person som inte fyllt 18 år, gäller för bil och tung motorcykel bara vid genomförande av militära operationer eller under övningar vid krigsmakten, intill dess vederbörande uppnått sagda ålder. Körkort av här aktuellt slag för motorcykel gäller vid nyss angivna tillfällen också för tung motorcykel, även om körkortsinnehavaren inte fyllt 18 år. (15 §) — Enligt *förordningen den 5 maj 1960 om mopeder* — mopedförordningen — kräves inte körkort för rätt att föra sådant fordon. Föraren måste dock ha uppnått 15 års ålder (8 §). Moped är en lätt motorcykel, vars motor har en cylindervolym ej överstigande 50 kubikcentimeter och vilken är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen (1 §).

Den, som önskar erhålla körkort för bil, skall undergå *förarprov* inför särskild besiktningsman (31 § vägtrafikförordningen). Sådant prov får bara godkännas, om sökanden efter prövning under olika trafikförhållanden samt skriftligt och muntligt förhör visat sig uppfylla vissa i 31 § 3 mom. angivna förutsättningar. Om sökande avlagt godkända prov erhåller han ett s. k. *kompetensbevis*.

Vid *ansökan om körkort* skall enligt huvudregeln i 32 § 1 mom. — förutom kompetensbevis, åldersbevis och läkarintyg av visst innehåll — bl. a. fogas ett av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort inom tre månader före ansökningen utfärdat intyg att sökanden under de två senaste åren gjort sig känd för nyktert levnadssätt och med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig såsom förare av körkortspliktigt fordon. Utfärdandet av sådant intyg skall föregås av en utav polismyndigheten företagen undersökning, som bl. a. omfattar hörande av vederbörande nykterhetsnämnd. (32 § 1 mom.)

Före utfärdande av körkort åligger det länsstyrelse att pröva ingivna handlingar och att vid behov föranstalta om ytterligare utredning. Vid prövningen skall bl. a. särskilt beaktas om sökanden gjort sig känd för nyktert levnadssätt. Den, som sakfällts för fylleri eller olovlig körning — d. v. s. förande av körkortspliktigt fordon utan att vara därtill genom körkort be-

rättigad —, må inte erhålla körkort förrän två år förflutit från förseelsen, om det inte kan anses uppenbart att han ändå är en skötsam person. (32 § 2 mom.)

I 33 § återfinnes regler om *återkallelse av körkort*. Som återkallelsegrund förekommer bl. a. onyktert levnadssätt.

Ingående bestämmelser om *körskola* och om kompetenskraven på däri arbetande personal är upptagna i 36 §.

Körkortsåldern för bil är jämväl i våra nordiska grannländer bestämd till 18 år.

Trafikundervisningen i skolor och andra läroanstalter

Trafikundervisningen i läroanstalterna regleras genom cirkulär den 17 april 1959 till skolöverstyrelsen m. fl. (SFS nr 137/1959). I cirkuläret anges bl. a.: Målsättningen för undervisningen i skolorna skall vara att bibringa eleverna kunskap om samt förståelse och respekt för gällande trafikregler. Vid lärarutbildningsanstalt skall trafikundervisningen främst åsyfta att göra de blivande lärarna skickade att meddela sådan undervisning. — Beträffande *folkskola* och *försöksskola* samt *enskild skola* med motsvarande undervisning skall i varje klass och under varje termin anordnas särskild trafikundervisning. Den skall omfatta fem till sju lektioner och två halva friluftsdagar. I årskurs 7 eller — om skolplikten omfattar mer än sju år — i årskurs 8 skall under ena terminen sagda utbildning å friluftsdagar utbytas mot en sammanhängande kurs i trafikkunskap. Kursen skall omfatta 12 lektioner och skall också förläggas till friluftsdagar. Den bör främst behandla motortrafikens problem samt trafikolyckorna och deras orsaker. Utöver denna särskilda trafikundervisning skall undervisning i trafikkunskap i lämplig omfattning meddelas i samband med andra undervisningsmoment. Där så lämpligen kan ske och medel för ändamålet finnes, bör frivillig kurs i trafikkunskap anordnas. De här angivna reglerna gäller även beträffande motsvarande årskurser i *läroverk* och *högre kommunal skola* ävensom, i den utsträckning nomadskoleinspektören bestämmer, beträffande *nomadskola*. — I här ovan ej omnämnda årskurser av läroverk och högre kommunal skola liksom i *kommunalt allmänt gymnasium*, *fortsättningsskola* och *folkhögskola* bör undervisning i trafikkunskap i lämplig omfattning förekomma i samband med andra undervisningsmoment. — I *särskolor* av olika slag skall trafikundervisning anordnas i så stor omfattning, som finnes lämpligt och möjligt, i enlighet med de närmare bestämmelser skolöverstyrelsen meddelar. — Beträffande *skolor under överstyrelsen för yrkesutbildning* bestämmer överstyrelsen om och i vad mån trafikundervisning skall meddelas. Vissa direktiv härutinnan lämnas. — Vid *folkskoleseminarium*, *lärarhögskola* och *gymnastiska centralinstitutet* skall trafikundervis-

ningen meddelas dels fortlöpande i lämplig utsträckning och dels i form av en sammanhängande kurs, motsvarande sju lektioner. Närmare anvisningar rörande de ämnen, som bör behandlas på denna kurs, lämnas också. — Vid kurser för utbildning eller fortbildning av lärare bör anordnas trafikundervisning, om så finnes möjligt.

I sin publikation *Aktuellt från skolöverstyrelsen* nr 38/1960 har skolöverstyrelsen lämnat detaljerade anvisningar rörande trafikundervisningen i de överstyrelsen underställda skolorna. Därjämte har skolöverstyrelsen i samarbete med Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande utgivit en handledning i trafikundervisning (senaste upplagan utkommen år 1961).

Några motsvarande anvisningar från överstyrelsen för yrkesutbildning har, enligt vad utskottet har sig bekant, inte utfärdats.

Historik

Förordningen den 21 september 1906 om automobiltrafik stadgade en minimiålder av 18 år för erhållande av kompetensbevis för förande av bil. I det till grund för förordningen liggande betänkandet av 1903 års automobiltrafikkommitté hänvisades beträffande minimiåldern dels till vad allmänt gällde i den utländska automobilagstiftningen och dels till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit. I sist angivna förslag anfördes inte några skäl för valet av 18 år som åldersgräns.

Kravet på en minimiålder av 18 år för erhållande av körkort för bil har sedan återkommit oförändrat i de författningar, som fram till våra dagar reglerat hithörande spörsmål.

1920 års automobilsakkunniga angav (SOU 1922:39 s. 112) bl. a. att det vid olika tillfällen ifrågasatts om ej körkortsåldern — såsom här och var i utlandet skett — kunde sänkas till 16 år. Detta syntes inte de sakkunniga tillrädligt, eftersom på våra breddgrader personer under 18 år ej i allmänhet kunde anses ha nått den utveckling och mognad och det omdöme, som erfordras för att köra bil.

1927 års motorfordonssakkunniga anförde (SOU 1929:16 s. 99 f) att det från vissa håll ifrågasatts om inte körkortsåldern för bil borde höjas till 20 eller 21 år. De sakkunniga fann dock inte en sådan höjning påkallad. Enligt deras mening hade erfarenheten ådagalagt att 18-åringar i allmänhet uppnått den utveckling, som erfordras för att föra bil. Det ansågs emellertid å andra sidan inte tillrädligt att — som år 1927 skett beträffande motorcyklar och varom förslag nu också framkommit beträffande bil — sänka körkortsåldern till 16 år. De sakkunniga påpekade att bilen ställde vida större krav på förarens manöverskicklighet än en motorcykel. Behörig hänsyn till trafiksäkerheten nödvändiggjorde också att strängare fordringar uppställdes på bilförare än motorcyklister.

1945 års trafiksäkerhetskommitté förordade (SOU 1948:20 s. 146 f.) en indelning av fordonsförarna i fyra grupper. För de grupper, som omfattade bl. a. förare av buss och vissa utryckningsfordon samt tyngre lastbilar, förordades en minimiålder av 21 år. Beträffande förare av motorfordon, som var fartbegränsat till 40 km/tim. och avsett för befordran av föraren ensam, föreslogs 16 år som åldersgräns. För övriga grupper omfattande bl. a. förare av privata personbilar och tyngre motorcyklar tänktes 18-årsgränsen bibehållen.

1944 års trafikförfattningssakkunniga förordade (SOU 1948:34 s. 174) bibehållande av 18 år som åldersgräns för erhållande av körkort för bilar av alla kategorier.

År 1952 (SFS 520/1952) tillträdde Sverige, med visst här ej aktuellt undantag, *konventionen den 19 september 1949 rörande vägtrafik*, i vilken en minimiålder av 18 år stipuleras för förare av fordon i internationell trafik. Såvitt angår motorcykel eller invalidfordon finnes dock möjlighet att godkänna körkort även för den, som inte uppnått 18 års ålder. (Artikel 24 cfr bil. 8.)

I likalydande motioner vid 1957 års riksdag hemställdes om utredning och förslag i enlighet med vad i motionerna angivits. I motionerna föreslogs på anförda skäl att ungdomar redan vid 17 års ålder skulle få avlägga prov för körkort till bil. En förutsättning skulle vara att vederbörande dokumenterat sig som absolutist.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 10 anförde *andra lagutskottet* följande:

Den ständigt ökande trafikintensiteten på våra vägar ställer allt större krav på motorfordonsförarnas körskicklighet, omdöme och hänsyn. Statistiken över trafikolyckorna visar skrämmande siffror, och stora ansträngningar göres för att ernå större trafiksäkerhet. Mot bakgrunden härav är det naturligt att den största försiktighet iakttages när det gäller att ge nya grupper av människor tillstånd att uppträda i trafiken som förare av motorfordon.

Utskottet kan väl dela motionärernas uppfattning därutinnan, att vår tids ungdomar hyser ett mycket stort intresse för motorfordon av olika slag och på grund härav tidigt skaffar sig kunskaper om hur dessa skall skötas och framföras. Likaså är det riktigt, såsom i motionerna anföres, att ungdomarna på ett tidigt stadium bibringas kunskap om gällande trafikregler. Ur dessa synpunkter skulle således knappast möta några större betänkligheter mot den föreslagna sänkningen till 17 år i vissa fall. Det bakom motionerna liggande syftet att främja nykterheten bland ungdomen förtjänar också allt stöd. Emellertid är utskottet av den uppfattningen, att 17-åringar i allmänhet icke är i besittning av det omdöme och den mognad som bör eftersträvas hos en bilförare i dagens trafik. Den invändning mot förslaget, som härigenom reser sig, måste anses vara så väsentlig och av så avgörande betydelse, att utskottet redan på grund därav — och utan att närmare ingå

på bedömande av de betänkligheter som i övrigt kan anföras mot de av motionärerna skisserade reglerna — finner sig böra avstyrka bifall till motionerna.

I sitt betänkande, trafiksäkerhet II, den 27 maj 1957 har *1953 års trafik-säkerhetsutredning* behandlat frågor rörande bl. a. körkortsålder och därmed sammanhängande problem.

Såsom bilaga till betänkandet har fogats en av docenten vid Stockholms högskola, fil. doktor Carl-Otto Segerdahl med visst biträde företagen undersökning om bl. a. unga förarens riskfarlighet i trafiken här i riket (betänkandet s. 427 ff.). I nu angiven del har undersökningen tagit sikte på frågan om 16—17-åringar, som äger rätt att inneha körkort för lätt motorcykel, kan anses ha sådana riskegenskaper i trafiken att de bör bedömas ägnade att åtnjuta denna förmån även i fortsättningen. Vid undersökningen verkställdes bl. a. en jämförelse mellan skadefrekvensen hos en grupp 16—17-åringar och en grupp äldre personer med färsk körkort d. v. s. sådana som med hänsyn till trafikvana var jämställda med den yngre gruppen. Vidare beaktades det vid utredningen konstaterade förhållandet att de yngre förarna tillryggalade en längre körsträcka per år än de äldre. Segerdahl angav i sin sammanfattning av huvudresultaten av sin undersökning att 16—17-åringarna är avsevärt mera riskfarliga än äldre körkortsinnehavare, även om hänsyn togs till enbart innehavare av nyförvärvade körkort. Segerdahl angav vidare att de sämre riskegenskaperna hos dessa yngre personer framträdde både om man undersökte trafikförseelser enligt domstolarnas utslag och om man betraktade försäkringsbolagens erfarenheter av anmälda ansvarighetsskador.

Utredningen behandlar bl. a. de unga förarnas trafikfarlighet å sid. 52—66 och 165—169 i betänkandet. Härvid redogöres, förutom för Segerdahls utredning, jämväl för vissa utländska försök. Utredningen anger att företagna undersökningar ger vid handen att yngre förare i allmänhet uppvisar en högre grad av farlighet i trafiken än förare i mera mogen ålder, men att — även med beaktande därav — motorcykelförare i åldern 16—17 år representerar en trafikfara, som är påtagligt mycket större än hos förare i högre åldersgrupper. Utredningen föreslår också att körkortsåldern för lätt motorcykel höjes till 18 år.

I den på grundval av betänkandet utarbetade propositionen nr 69 till 1958 års riksdag anförde (s. 60 f.) *chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund*, beträffande frågan om körkortsåldern för motorcykel följande:

Vad utredningen anført om olycksfrekvensen för motorcyklister och för yngre förare jämförd med motsvarande tal för andra fordon och andra förargrupper ger visst belägg för åsikten, att en höjning av minimiåldern för erhållande av körkort är befogad. Starka argument kan emellertid också

andragas till stöd för nuvarande bestämmelser. Ett sådant argument är att ett stort antal ungdomar i åldern 16—17 år, särskilt på landsbygden, för sitt arbete har starkt behov av ett motorfordon med bättre köregenskaper än mopeden. Ett annat skäl är att de nuvarande reglerna ger de motorintresserade ungdomarna anledning att söka så snart som möjligt skaffa sig körkort och därigenom erbjuder en viss garanti för deras körskicklighet och trafik-kunnighet i övrigt, vilken knappast kan vinnas på något annat sätt.

Givetvis kan man hysa delade meningar om den lämpligaste åldersgränsen. Man kan med ungefär lika goda skäl förfäktas, att den bör sättas vid 16, 17 eller 18 år. Den nuvarande gränsen kan enligt min mening icke sägas vara illa avvägd och har åtminstone fördelen att vara väl invand i allmänna medvetandet.

Frågans kärnpunkt är enligt min mening icke, vid vilken ålder det överhuvud bör tillåtas någon att föra motorfordon, utan snarare hur de fordon är beskaffade, som företrädesvis utnyttjas av de yngre åldersgrupperna.

I anslutning till utredningens förslag utvecklade därefter departementschefen sina synpunkter på önskvärdheten av att uppnå en begränsning av maximihastigheten hos de lätta motorcyklarna, så att de — liksom tidigare — komme att representera en lämplig mellanform mellan mopederna och de kraftigare motorcyklarna.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 20 anslöt sig *andra lagutskottet* till de av departementschefen anförda synpunkterna (utl. s. 43).

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning den 16 november 1961

I underdånig framställning den 16 november 1961 till Konungen har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* — under åberopande av en till framställningen fogad, inom styrelsen utarbetad promemoria den 2 november 1961 rörande utredning om körkortsutbildning och körkortsprov — hemställt att Kungl. Maj:t måtte besluta om utredning rörande målsättningen för utbildning i körskola och därmed sammanhängande frågor med avseende å förarutbildningen.

Remissyttrandena

Av remissinstanserna har endast en, *Fomo*, tillstyrkt en sänkning av minimiåldern för rätt att erhålla körkort för bil. Motionärernas förslag har avstyrkts av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* och *statens trafik-säkerhetsråd*, medan *skolöverstyrelsen* visserligen säger sig hysa betänkligheter mot förslaget, bl. a. på grund av ungdomarnas bristande mognad, men likväl inte vill motsätta sig att en allsidig utredning kommer till stånd. *Överstyrelsen för yrkesutbildning*, *NTF* och *MSD* tillstyrker utredning. Beträffande den lämpliga omfattningen och inriktningen av en sådan utredning har emellertid skilda åsikter framförts av de sist angivna remissinstanserna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anger till en början att ett flertal sven-

ska och utländska undersökningar, som utförts för att utröna sambandet mellan förarnas levnadsålder och deras förmåga att säkert föra motorfordon, ger vid handen att unga förare uppvisar ett oproportionerligt stort antal olyckor. Styrelsen erinrar fortsättningsvis om 1953 års trafiksäkerhetsutrednings betänkande, Trafiksäkerhet II, och om resultatet av Segerdahls i samband därmed företagna utredning. Styrelsen anför vidare att Svenska bilförsäkringsföreningen år 1960 verkställde en undersökning för att belysa bl. a. hur årlig körsträcka, ålder och körkortsålder påverkar skadefrekvensen. Det påpekas att levnadsålderns inverkan därvid undersöktes skild från körsträckans och bonuslägets (d. v. s. försäkringsålderns) inflytande. Enligt styrelsen gav materialet klart vid handen att de yngsta förarna i 18—19-årsåldern var mer än fyra gånger sämre ur risksynpunkt än de äldre. — Styrelsen anger sammanfattningsvis att utredningarnas slutsatser synes tala så starkt mot en sänkning av nu gällande körkortsålder, att styrelsen ej finner skäl föreligga till att den föreslagna utredningen kommer till stånd.

Jämväl *statens trafiksäkerhetsråd* hänför sig till företagna utredningar och anger att i Amerikas förenta stater gjorda undersökningar gett vid handen, att förare i åldern 16—21 år är trafikfarligare än andra åldersgrupper. Enligt trafiksäkerhetsrådet saknas motsvarande uppgifter för Sveriges vidkommande, men vissa undersökningar här liksom allmän erfarenhet synes tyda på att ungdomar ofta är invecklade i trafikolyckor. Det kan mot den bakgrunden inte ur trafiksäkerhetssynpunkt vara tillrådligt med en sänkning av körkortsåldern för bil. — Rådet utvecklar närmare sin syn i övrigt på frågan om minimiålder för bilkörkort och anför — efter att ha redogjort för de olika, i vägtrafikförordningen stadgade åldersgränserna för körkortshavare i fråga om skilda slag av motorfordon — därvid:

Dessa bestämmelser avspeglar stigande krav på körkortsinnehavarens ålder i relation till fordonets tyngd, kraft och snabbhet. Anledningen till att man velat upprätthålla sådana krav torde vara, att man ansett den tunga motoreykeln vara farligare än den lätta och bilen farligare än den tunga motoreykeln. Med farlighet har lagstiftaren uppenbarligen avsett fordonets farlighet såväl för föraren som för andra trafikanter.

Enligt rådets mening synes det lämpligt med en differentiering av körkortsåldern, betingad med hänsyn till den relativa trafikfara, som fordonet i sig självt kan anses representera.

Med hänsyn till den allt mera tilltagande trafiken och det motsvarande större antalet trafiksituationer, som kunna uppstå, krävs ett icke ringa mått av ansvar, omdöme och körskicklighet vid framförande av motorfordon i trafiken. Det är icke att förvänta, att ungdomar under 16 år generellt sett äro mogna att framföra motorfordon, konstruerade för tämligen höga farter. Åldersgränsen 16 år måste därför enligt rådets mening vara den lägsta ålder, som bör gälla för erhållande av körkort för framförande av motorfordon, mopeden med dess begränsade konstruktiva hastighet här undantagen.

Med utgångspunkt från att motorfordon principiellt icke bör få framfö-

ras av ungdomar under 16 år och i beaktande av att bilen enligt det nyss sagda måste anses representera den i och för sig största trafikfarligheten bland motorfordonen samt att starkare krav därför måste ställas på den som skall anföras framförande av en bil än på den som skall tillåtas köra motorecykel, anser rådet 18 år böra vara den lägsta åldersgräns som normalt bör gälla för erhållande av körkort för bil. Från förhållanden i samband med militärtjänst bortser rådet i detta sammanhang; de regler som därvid gälla äro speciella och föranledda av särskilt betingade skäl ur bland annat beredskaps- och krissynpunkt.

Rådet anger avslutningsvis bl. a. att anledning saknas att, på sätt i motionen föreslagits, tillsätta en utredning i syfte att utröna förutsättningarna för en sänkning av körkortsåldern. Rådet påpekar dessförinnan, att det förhållandet att körkortsåldern för bil ej bör sänkas, enligt rådets mening inte utesluter att körkortsutbildningen i skolan angående bil meddelas genom ingående teoretiska studier för dem, som ej fyllt 18 år, och tillika praktiska studier för dem, som uppnått sagda ålder.

I sitt yttrande anger Fomo att det, med hänsyn till redan föreliggande och kommande utveckling på motortrafikens område, är nödvändigt att alla medborgargrupper erhåller ordentliga kunskaper om gällande lagar och förordningar på trafikens område. Förbundet finner det vara samhällets skyldighet att svara för denna utbildning, därvid en ordentlig trafikundervisning inom skolans ram är önskemålet. Fomo anser att möjligheter därtill föreligger utan alltför stora ändringar av undervisningsplanerna, därest ordentliga normer utarbetas och lärarpersonalen besitter erforderlig kompetens. Efter att ha erinrat om att någon nämnvärd försöksverksamhet på körkortsutbildningens område här i riket inte bedrivits genom skolans försorg anger förbundet vidare:

Emellertid har Fomo sig bekant, att läroverket i Kungälv erhållit skolöverstyrelsens medgivande att under innevarande läsår få anordna teoretisk bilkörkortsutbildning i realskolans avgångsklass. För detta ändamål har tillstånd erhållits, att ur ämnesgruppen historia med samhällslära få disponera högst 20 veckotimmar.

Undervisningen har meddelats av elevernas ordinarie lärare, vilka själva inte erhållit någon specialundervisning i ämnet. För kort tid sedan genomgick eleverna det teoretiska bilkörkortsprovet inför personal från statens bilinspektion i Göteborg. Av de i utbildningen deltagande 50 eleverna blevo vid provet 48 godkända.

Det synnerligen tillfredsställande resultatet av försöksverksamheten i Kungälv gör, att det finns anledning anta, att den teoretiska bilkörkortsutbildningen kan meddelas eleverna i grundskolans nionde (motsvarande) klass, av de ordinarie lärarna. Enligt Fomo:s uppfattning bör denna kompletteras med praktisk övningskörning, förlagd till fritiden. För detta ändamål bör lämpliga, auktoriserade bilskolor anlitas och utbildningen bör leda fram till att eleverna vid slutet av nionde klassen erhåller bilkörkort, under förutsättning att de klarar vederbörliga prov.

Som motionärerna framhåller, finns det också anledning anta, att en

sänkning av körkortsåldern skulle kunna bli ett verksamt medel för att komma tillrätta med ungdomsfylleriet och de s. k. ungdomsgången, vilket säkerligen skulle komma att leda till att ungdomens umgängesvanor ändras på ett gynnsamt sätt. Därvid är det av vikt, att upplysningsverksamheten om körkortets stora betydelse för allt fler grupper samhällsmedborgare, inte minst sedan de inträtt i förvärvslivet, intensifieras och meddelas ungdomen på ett mycket tidigt stadium och därefter fortlöpande.

Fomo tror också, att om körkortsutbildningen omlägges på sätt motionärerna föreslagit, kommer detta att leda till att den framtida bilförarkåren blir väl skickad för sin uppgift, vilket också bör kunna medverka till, att trafikolyckornas antal väsentligt kan komma att minska.

MSD instämmer i motionärernas åsikt att en sänkning av minimiåldern för erhållande av körkort för bil skulle vara motiverad ur social synpunkt. Enligt delegationens mening finnes det många 16—17-åringar, som lämpligen borde kunna erhålla körkort för bil. Å andra sidan förefinnes även synpunkter, som talar för en höjning av minimiåldern. — MSD påpekar att bland senare tids förslag om utredningar av olika trafiksäkerhetsproblem finnes sådana som gäller trafikundervisningen i skolorna. Med den frågan sammanhänger det av motionärerna väckta problemet om sänkning av körkortsåldern. Denna senare fråga synes därför böra bli föremål för utredning i samband med en utredning om trafikundervisningen. — MSD anger avslutningsvis att, eftersom frågan om körkortsåldern inte på länge varit föremål för omfattande utredning, samarbetsdelegationen tillstyrker motionen.

NTF förordar utredningar beträffande trafikundervisningen i skolorna i enlighet med de riktlinjer, som anges i motionen, samt beträffande lämplig minimiålder för rätten att erhålla körkort. — Föreningen utvecklar sina synpunkter sålunda:

Som grund för yrkandet om sänkning av minimiåldern för erhållande av körkort för bil från nuvarande 18 år till 16 år framhålles i motionen att en dylik sänkning skulle kunna medföra en minskning av ungdomsfylleriet. I motionen framhålles också att orsaken till den relativt höga trafikolycksfrekvensen hos unga bilförare icke skulle vara avhängig av levnadsåldern utan av den korta tiden för körkortsinnehavet och den därmed sammanhängande mindre bilkörningsvanan. Äldre personer med nya körkort skulle följaktligen ha lika hög trafikolycksfrekvens. NTF kan icke bedöma de relaterade synpunkternas riktighet, men finner dem värda att göras till föremål för vetenskapligt klarläggande. NTF vill dock, i likhet med motionärerna, icke underlåta att framhålla, att enligt mångas uppfattning minimiåldern för rättigheten att kunna erhålla bilkörkort bör höjas. — — —

Med hänsyn till dagens trafikintensitet och dennas beräknade ökning under de närmast kommande tio åren finner NTF motionärernas yrkande om utökad trafikundervisning i skolorna väl grundat. Totala antalet bilar kan den 1.1. 1962 uppskattas till minst 1 400 000 st. d. v. s. en bil på var tredje invånare. Sålunda torde exempelvis de barn, som under våren 1962 inskrives i skolorna vid tidpunkten för sin skolgångs avslutande väl behöva

besitta bl. a. teoretiska trafikfärdigheter motsvarande nuvarande fordringarna för erhållande av körkort.

En omprövning av bestämmelserna i trafikundervisningen i högstadiet och i skolformer med elever i åldersklasser över högstadiet (gymnasier, yrkesskolor m. fl.) motiveras även av att nu gällande bestämmelser har visat sig svåra att i praktiken genomföra över hela linjen. I klasser där ämneslärarsystemet är genomfört eller håller på att genomföras är trafikundervisningen nämligen svårare att bedriva planmässigt och effektivt.

Motionärernas förslag att skolelever, som uppnått för erhållande av körkort stadgad minimiålder, ävenledes genom skolan på fritid skall beredas möjlighet till praktisk körutbildning, finner NTF också värt beaktande.

Överstyrelsen för yrkesutbildning finner en vidgad trafikundervisning inom den kommande grundskolan i och för sig önskvärd. Det torde dock kunna ifrågasättas om förslaget är realiserbart på grund av den trängsel, som torde komma att råda på skolschemat. Bedömningen av den frågan åvilar emellertid inte överstyrelsen. — Överstyrelsen gör bestämda erinringar mot motionärernas förslag att skolan skall svara för den praktiska körutbildningen samtidigt som den anförtros auktoriserade bilskolor. Den naturliga utvägen är, enligt överstyrelsens mening, att den delen av trafikundervisningen i all den utsträckning så är möjlig anförtros yrkesskolor, sorterande under överstyrelsen. Det påpekas att motionärerna själva påtalat de nuvarande lärarnas bristande kompetens i olika avseenden. Om undervisningen anförtros sådana yrkesskolor, som överstyrelsen angivit, finnes all anledning att utgå från att man erhåller mera kompetenta lärare. — Överstyrelsen finner att motionärerna framfört flera skäl till stöd för att en utredning rörande sättet för trafikundervisningens ordnande bör komma till stånd. Utredningen bör emellertid inte ges den begränsade räckvidd, som motionärerna föreslår, utan bör i stället avse trafikundervisningens utformning över huvud taget och de därmed sammanhängande frågorna såsom bl. a. körkortsåldern.

Skolöverstyrelsen påpekar i sitt yttrande också att styrelsen lägger stor vikt vid såväl undervisningen om alkoholens verkningar som vid trafikundervisningen samt att den delar motionärernas uppfattning att undervisningen bör bedrivas så att läraren för eleverna framhåller bl. a. att fylleri eller annat spritmissbruk medför att vederbörande får stora svårigheter att erhålla för körkort erforderligt lämplighetsintyg.

Utskottet

Såsom motionärerna angivit, har minimiåldern för erhållande av körkort för bil här i riket varit bestämd till 18 år alltsedan de första bestämmelserna på området infördes.

I motionen hemställes nu på anförda skäl om en snabb utredning i syfte att på sätt närmare angivits i motionen sänka denna ålder till 16 år.

I sitt ovan återgivna (s. 7), av riksdagen godkända utlåtande vid 1957 års riksdag angav andra lagutskottet att den ständigt ökade trafikintensiteten på våra vägar ställde allt större krav på motorförarnas körskicklighet, omdöme och hänsyn. Vidare framhölls att statistiken över trafikolyckorna visade skrämmande siffror liksom att stora ansträngningar gjordes för att ernå större trafiksäkerhet. Mot bakgrunden härav ansåg utskottet det vara naturligt att den största försiktighet iakttogs, när det gällde att ge nya grupper av människor tillstånd att uppträda i trafiken som förare av motorfordon.

De synpunkter, som sålunda kommit till uttryck, finner utskottet med än större styrka kunna anföras i dagens läge.

Väl hyser dagens ungdom ett mycket stort intresse för motorfordon och torde i regel tidigt förskaffa sig ingående insikter om hur dessa skall skötas och framföras. Säkerligen förvärvar ungdomen också i allmänhet med lätthet goda kunskaper om gällande trafikregler. Den unges reaktionsförmåga i trafiken torde också vara åtminstone lika god som de äldres. Från nu anförda synpunkter skulle det således knappast möta några större betänkligheter att sänka körkortsåldern på sätt motionärerna föreslagit. Utskottet är emellertid av den bestämda uppfattningen att de ifrågavarande åldersgrupperna icke i gemen besitter den mognad i omdömet, som i dagens läge måste krävas av en bilförare. Denna uppfattning vinner starkt stöd såväl av de undersökningar, som återopats i 1953 års trafiksäkerhetsutrednings ovan (s. 8) berörda betänkande, som av vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och trafiksäkerhetsrådet nu anført (s. 10) i denna del. Utskottet finner det vidare mindre lämpligt att nu här i riket införes en bestämmelse rörande minimiåldern för erhållande av körkort för bil, som medför att avvikelser uppkommer i förhållande till den i våra nordiska grannländer gällande regeln. I det sammanhanget må även erinras om att den nu tillämpade åldersgränsen jämväl förekommer i 1949 års ovan (s. 7) omtalade konvention. Utskottet — som ej finner anledning att ingå på de ytterligare skäl, som kan anföras mot motionärernas förslag — anser sålunda en sänkning av körkortsåldern för bil icke för närvarande böra förekomma.

I motionen behandlas ingående behovet av ökad trafikundervisning i skolor och andra läroanstalter. Denna fråga har på senare tid intagit en framskjutet plats i trafiksäkerhetsdebatten. Utredning i denna del har också förordats i flera av remissyttrandena. Såsom ovan angivits (s. 3), har detta spörsmål emellertid aktualiserats i andra sammanhang vid innevarande riksdag. Utskottet finner det för sin del vara ett från trafiksäkerhetssynpunkt väsentligt intresse att ungdomen tidigt bibringas grundliga insikter i trafik-kunskap och anser det därför önskvärt att frågan i erforderlig utsträckning beaktas i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet finner emellertid — särskilt då dessa spörsmål torde ankomma på särskilda ut-

skottet i anledning av motionerna I:61 och II:76 — ej skäl att i anledning av den förevarande motionen närmare ingå på de frågor, som är av betydelse i detta avseende.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att förevarande motion, II:379, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 10 april 1962

På tredje lagutskottets vägnar:

HUGO OSVALD

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Osvald, Lindahl, Göran Karlsson, Kristiansson, Ebbe Ohlsson*, Georg Carlsson*, Åkesson och Herbert Larsson*;

från andra kammaren: herrar Johansson i Torp, Nyberg, fru Torbrink, herrar Andersson i Ryggestad, Persson i Tandö, Carlsson i Stockholm*, Wachtmeister och Mattsson.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av fru *Torbrink* och herr *Persson* i Tandö, som ansett att utskottets utlåtande under rubriken »Utskottet» bort ha följande lydelse:

»Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och trafiksäkerhetsrådet har visserligen avstyrkt bifall till motionen. Trafiksäkerhetsrådet har dock härvid angivit att ett bibehållande av den nuvarande körkortsåldern inte behövde utesluta såväl praktisk som teoretisk körkortsutbildning angående bil i skolan. Skolöverstyrelsen har förklarat att den icke vill motsätta sig en allsidig utredning och överstyrelsen för yrkesutbildning finner att motionärerna framfört flera skäl, som talar för en utredning. Överstyrelsen anser dock att denna bör vidgas till att omfatta trafikundervisningens utformning över huvud taget och de därmed sammanhängande frågorna. Såväl motororganisationernas samarbetsdelegation — bestående av Kungl. automobilklubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund och Motormännens riksförbund — som Fomo har likaledes tillstyrkt att frågan om körkortsåldern utredes. NTF har förordat att frågan både om trafikundervisningen i skolorna och om lämplig minimiålder för rätten att erhålla körkort blir föremål för utredning. Samtliga de förbund och organisationer, som har ingående erfarenheter på det ifrågavarande området, har alltså varit enstämmiga i tillstyrkandet av utredning beträffande de i motionen aktualiserade frågorna.

Det synes utskottet angeläget att utredning i syfte att sänka körkortsåldern i enlighet med de av motionärerna uppdragna riktlinjerna sålunda kommer till stånd. Det må erinras om att det dock är 55 år sedan den nu-

varande åldersgränsen fastställdes. På andra områden i vårt samhälle har under årens lopp en omprövning skett beträffande ungdomens mognadsgrad. Sålunda har både värnplikts- och rösträttsåldern ansetts kunna sänkas. Det finnes ingen anledning att från en omprövning undantaga åldersgränsen för erhållande av körkort för bil. Dagens ungdom hyser ett mycket stort intresse för motorfordon och torde i allmänhet tidigt förskaffa sig ingående insikter om hur sådana skall skötas och framföras. De unga torde också med särskild lätthet tillägna sig goda kunskaper om gällande trafikregler, och deras reaktionsförmåga i trafiken torde vara åtminstone lika god som de äldres. Ungdomen torde jämväl i övrigt besitta de egenskaper, som med fog kan uppställas för innehav av körkort. Man måste i sammanhanget beakta, att sänkningen av körkortsåldern inte är avsedd som en isolerad åtgärd utan att den enligt motionärerna är avsedd att kombineras med en avsevärt vidgad trafikundervisning i skolorna så att den unge under sin skolgång väl förberedes för det ansvar, som rätten att inneha körkort innebär. Det är över huvud taget väsentligt att såväl den teoretiska som den praktiska trafikundervisningen i skolorna intensifieras. Härför kan en förstärkning av skolornas resurser vara erforderlig. En sådan utbyggnad bör då ske. Såsom motionärerna närmare utvecklat är den förevarande frågan också av betydelse från nykterhetspolitisk synpunkt. Spritmissbruk förekommer i allt lägre åldersgrupper. Det är väsentligt att denna utveckling med kraft bekämpas. Om ungdomen tidigt göres medveten om betydelsen av avhållsamhet från sprit i trafiksammanhang liksom om följderna för möjlighet att erhålla och bibehålla körkort vid spritmissbruk, skulle detta vara av stor betydelse från nykterhetspolitisk synpunkt. En sänkning av körkortsåldern skulle också vara av avsevärd betydelse för de ungdomar, som för sin yrkesutbildning liksom sedan i sitt arbete har behov av bilkörkort.

Särskilt på dessa skäl vill utskottet för sin del instämma i motionens syfte. Utskottet vill emellertid inte nu binda sig för någon bestämd åldersgräns utan anser att det får i första hand ankomma på den utredning, som sålunda bör komma till stånd, att föreslå den sänkning av körkortsåldern, vartill resultatet av utredningsarbetet ger anledning.

På grund av vad sålunda anförts, får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av motionen II:379 måtte hos Kungl. Maj:t hemställa om en snabb utredning i syfte att enligt de riktlinjer, som uppdragits i motionen och utskottets utlåtande, sänka minimiåldern för rätt att erhålla körkort för bil.