

Nr 740

Av herr Lindkvist m. fl., om utredning rörande körkortsåldern.

Körkort — i betydelsen av ett av offentlig myndighet utfärdat tillstånd att föra motorfordon — infördes i Sverige genom 1916 års förordning om automobiltrafik. I den första förordningen om automobiltrafik, av år 1906, stadgades en minimiålder av 18 år för erhållande av kompetensbevis för förande av bil. Till grund för 1906 års förordning låg ett betänkande av 1903 års automobiltrafikkommitté, som beträffande minimiåldern hänvisade dels till vad i allmänhet gällde i den utländska automobilagstiftningen och dels till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit. I sistnämnda förslag anfördes inte några särskilda skäl för valet av 18 år som åldersgräns. Lagstiftningen på motortrafikens område har sedan dess ändrats vid flera tillfällen, men åldersgränsen för erhållande av bilkörkort har varje gång återkommit oförändrad. Av de sakkunnigkommittéer som förberett de nya lagstiftningarna på angivet område synes det endast ha varit 1920 års automobilsakkunniga som haft uppe frågan om en sänkning av minimiåldern. På vissa håll i utlandet hade då körkortsåldern bestämts till 16 år. En sådan sänkning syntes ej de sakkunniga tillräddig, eftersom »personer under 18 år på våra breddgrader i allmänhet ej nått den utveckling och mognad och det omdöme som erfordras för att köra bil».

Vissa undantag från huvudregeln om 18 år som minimiålder för erhållande av körkort finnes. Sålunda är åldersgränsen för erhållande av körkort för lätt motorcykel och traktor 16 år, för framförande av traktor i vissa speciella fall 15 år. Enligt militära vägtrafikkungörelsen kan körkort för bil utfärdas för den som fyllt 16 år, om vederbörande erhållit förarutbildning genom militär myndighets eller frivillig försvarsorganisations försorg. Körkortet gäller dock endast förande av bil och tung motorcykel vid genomförandet av militära operationer och under övningar vid krigsmakten, intill dess vederbörande fyllt 18 år.

Den utländska lagstiftningen på området avviker i vissa avseenden från den svenska. Åldersgränsen för erhållande av bilkörkort är i Norge, Danmark och Finland 18 år. För motorcykelkörkort har Norge och Finland fastställt åldersgränsen för lätt motorcykel till 16 år, medan Danmark har 18 års åldersgräns. *I dessa länder skall dock körkortet förnyas vart femte år.* I Norge får övningskörning för bilkörkort börja när vederbörande aspirant fyllt 17 år. Den svenska åldersgränsen för övningskörning med bil är 18 år. I Storbritannien är körkortsåldern 17 år, och i USA är den vanligaste åldern för erhållande av körkort — »driver's license» — 16 år. I några av

delstaterna, särskilt i sydstaterna, är körkortsåldern 14 eller 15 år. Dessa är då i regel begränsade att gälla under t. ex. dagtid eller för körning mellan hem och skola.

Trafikundervisning meddelas som bekant eleverna i de svenska skolorna. I stort sett omfattar denna undervisning varje termin 5—7 lektioner och två halva friluftsdagar. I den avslutande klassen skall ordnas en sammanhängande kurs i trafikkunskap omfattande 12 lektioner, behandlande främst motortrafikens problem och dess orsaker. Utöver den särskilda trafikundervisningen skall sådan även meddelas i samband med andra undervisningsmoment, och där så befinner sig möjligt bör frivilliga kurser i trafikkunskap ordnas. Vid lärarutbildningsanstalterna skall trafikundervisning för blivande folk- och småskollärare respektive gymnastiklärare meddelas dels fortlöpande och dels i form av en sammanhängande kurs om sju lektioner. Av de anvisningar som skolöverstyrelsen utfärdat för trafikundervisningens bedrivande framgår bl. a. att eleverna under nionde skolåret skall bibringas sådana kunskaper att de vid slutskrivning skall kunna klara provet för motorcykelkörkort.

Vid 1962 års riksdag väcktes en motion i andra kammaren om sänkning av körkortsåldern. I motionen erinrades om att minimiåldern för rätt att erhålla körkort för bil kvarstått oförändrad alltsedan den infördes år 1906. På alla andra samhällsområden har en förskjutning nedåt i åldershänseende ägt rum, exempelvis i fråga om värnpliktsålder och rösträttsålder. Den tidigare mognaden hos ungdomen borde därför motivera en utredning, vars syfte skulle vara att sänka körkortsåldern till 16 år. Efter en osedvanligt välvillig behandling av huvudparten av remissinstanserna avslogs emellertid denna motion av riksdagen.

Den nuvarande lagstiftningen på området är till viss del inkonsekvent. En 16-åring tillåtes således få framföra en lätt motorcykel, vilken är minst lika farlig i trafiken som en bil och för vilkens manövrering det torde fordras minst lika stort omdöme och mognad som för bilens manövrering. Vidare tillåter man 16-åringen, som ej anses mogen föra en privatbil, att framföra vilket militära fordon som helst.

En av de viktigaste förutsättningarna för att man skall kunna erhålla körkort är att man erhåller det lämplighetsintyg som omförmåles i vägtrafikförordningen. Den som gjort sig skyldig till exempelvis olovlig körning eller fylleri erhåller icke ett sådant lämplighetsintyg, med påföljd att han icke kan erhålla körkort. Kraven på den som skall tillåtas föra bil i den alltmer ökade trafikintensiteten på våra vägar måste med nödvändighet vara stora. Men tyvärr har spritbruket — och därmed också spritmissbruket — förskjutits nedåt i åldersklasserna. Antalet relativt unga personer som omhändertags för fylleri ökar, vilket kommer att verka belastande på dem i framtiden då ett körkort blir aktuellt. Detta förhållande reflekterar dock inte ungdomarna över när de börjar umgås med sprit

— kanske till viss del beroende på att körkortsåldern verkar så avlägsen. Det är vidare ostridigt att huvudparten av ungdomarna grundlägger sina umgängesvanor i de tidigare ungdomsåren. Det finns all anledning anta att en sänkning av körkortsåldern skulle kunna bli ett verksamt och efterlängt instrument i nykterhetspolitiskt avseende. Möjligheten att erhålla körkort vid tidigare ålder än den som nu tillämpas skulle säkerligen bidra till ändrade umgängesformer mellan ungdomarna då de får klart för sig att kombinationen sprit och motorfordon är förkastlig. Vetskapen om riskerna att mista körkortet om man missköter sig i nämnda avseende kommer dessutom att verka i återhållande riktning.

Från vissa håll har röster höjts för en höjning av körkortsåldern. Motiveringen skulle vara att unga bilförare är betydligt större skaderisker i trafiken än äldre. Om man emellertid i stället använder begreppet »nya» bilförare kan påståendet ha visst fog för sig. Inom denna kategori finns av naturliga skäl en stark tillströmning av unga bilförare. Vid företagna utländska undersökningar har det konstaterats att olycksriskerna är störst under tillväjningsperioden — denna kan beräknas till sju år. Om utbildningen för erhållande av körkort kan förlängas och effektiviseras, kan denna tillväjningsperiod avsevärt minskas. Det torde därför vara en klar fördel om körkortsutbildningen kan beredas plats på skolschemat. En utmärkt grund att bygga vidare på är den trafikundervisning som nu meddelas i skolorna. Den praktiska förarutbildningen skulle kunna anförtros åt yrkesskolorna. Eleverna skulle kunna erhålla en långt gedignare och allsidigare utbildning än vad en körkortsaspirant erhåller i dag. Särskild träning på körmoment som innebär stora olycksrisker skulle därvid vara möjlig att genomföra. Således borde det vara möjligt att ge eleverna träning i både sommar- och vinterkörning, stads- och landsvägskörning samt körning i dagsljus och nattmörker. Dessutom bör ihågkommas att dessa ungdomar mestadels är receptivare än avsevärt äldre körkortsaspiranter.

Med hänsyn till den intensiva expansion bilismen har fått i Sverige och den utveckling vi kan emotse på detta område är det angeläget att utbildningen av nya förare blir sådan att tillväjnningstiden kraftigt minskas så långt detta är möjligt. Det bör också vara en samhällets uppgift att åtaga sig ansvaret för utbildningen av bilförarna. Det ligger i allas intresse att vi främjar en välutbildad kår av motorfordonsförare.

Ett överförande av körkortsutbildningen på det allmänna kommer givetvis att medföra kostnader, som dock måste betraktas som en mycket god kapitalplacering. Vinsten av mera gediget och allsidigt utbildade motorfordonsförare kommer att bestå i en kraftig minskning av trafikolyckorna, som nu årligen kostar samhället och den enskilde stora belopp. Som tidigare nämnts kan en sänkning av körkortsåldern verka i hög grad stävande på ungdomsfylleriet, vilket är mycket väsentligt i sammanhanget.

Slutligen kan anföras att av nio remissinstanser som yttrade sig med

anledning av tidigare nämnda motion till 1962 års riksdag inte mindre än sju, därav de stora motororganisationerna, tillstyrkte en utredning i syfte att sänka körkortsåldern. Detta måste tillmätas det största värde, enär motororganisationerna har en värdefull praktisk erfarenhet på trafiklagstiftningens område.

Med hänvisning till det anförda hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att frågan om körkortsåldern blir föremål för en grundlig och allsidig utredning.

Stockholm den 26 januari 1964

Oskar Lindkvist

Ragnar Lassinantti

Daniel Wiklund