

Beslutningsforslag nr. B 103. Fremsat den 25. januar 2001 af Tom Behnke (FRI), Kim Behnke (FRI), Thorkild B. Fransgaard (FRI) og Kirsten Jacobsen (FRI)

Forslag til folketingsbeslutning

om mulighed for privat øvelseskørsel forud for erhvervelse af kørekort

Folketinget opfordrer regeringen til i indeværende folketingssamling at fremsætte de nødvendige lovforslag og foretage de fornødne ændringer i bekendtgørelser, cirkulærer og andre admi-

nistrative forskrifter, der sikrer, at privat øvelseskørsel iværksættes som en mulighed forud for erhvervelse af kørekort.

Bemærkninger til forslaget

Udvikling i et samfunds infrastruktur er ofte tæt forbundet med samfundets generelle udvikling. Bedre infrastruktur giver større vækst, blandt andet fordi flere og bedre veje styrker arbejdsstyrkens mobilitet og giver øget mulighed for eksport. Men der er også en bagside. For øget trafik giver flere trafikrelaterede uheld, som ofte er forbundet med alvorlige skader, hvilket både menneskeligt og samfundøkonomisk må betragtes som uacceptabelt. Alene omkostninger i menneskelig smerte og sorg bør retfærdiggøre, at samfundet forpligter sig til at gøre trafikken så sikker som mulig.

Dette kan blandt andet gøres ved kontrol og overvågning, men det kan også fremmes ved at forbedre trafikanternes færdigheder og rutine, hvilket er sigtet med dette beslutningsforslag.

I juni 1996 udgav Færdselssikkerhedskommissionen en strategiplan, hvis målsætning var, at antallet af trafikdrab i år 2000 skulle nedbringes til 427 personer og antallet af tilskadekomne til 7624 personer. Baggrunden var uheldsstatistikken for 1995, der fastslog, at antal uheld efter flere års fald igen var stigende.

Udviklingen er heldigvis vendt igen, men et hurtigt blik i den seneste »Statistiske Efterretninger« for Transport (2000:46), 13. november 2000, viser des-

være med al tydelighed, at man langtfra har opnået målene fra 1996. 523 blev dræbt, og 9062 blev kvæstet de seneste 12 måneder.

Dette beslutningsforslag om at tillade privat øvelseskørsel forud for afholdelse af køreprøve skal derfor ses som et initiativ til at skubbe udviklingen i den rigtige retning.

Beslutningsforslaget refererer til Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 1226 af 18. december 2000 og Færdselsstyrelsens cirkulære nr. 193 af 20. december 2000, som præciserer bestemmelserne for erhvervelse af kørekort, fastsat i lovbekendtgørelse nr. 726 af 26. juli 2000.

Kørekortbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 1226 af 18. december 2000) og Færdselsstyrelsens undervisningsplaner for køreuddannelsen fastlægger uddannelsesmål og præstationskrav til eleven. Hensigten er, at eleven tilegner sig nogle færdigheder, der efter erhvervelse af kørekort sætter eleven i stand til at optræde sikkert og trygt i trafikken. Dette mål opnås langtfra altid, for statistikken viser, at unge »nyudklækkede« bilister er overrepræsenteret i trafikuheld respektiv dødsfald i forhold til øvrige bilister; specielt de 18-19-årige, og i særdeleshed de unge mænd, skiller sig ud (Danmarks Statistik, Færdselsuheld, 1998).

Personskader ved trafikuheld pr. 100.000 indbyggere fordelt efter alder og køn (udvalgte aldersgrupper):

	I alt	15-17 år	18-19 år	20-24 år	25-34 år
	mænd / kvinder	mænd / kvinder	mænd / kvinder	mænd / kvinder	mænd / kvinder
Personskader i alt	233 / 144	468 / 283	761 / 349	544 / 279	303 / 182
Heraf:					
Dræbte	14 / 5	18 / 5	36 / 10	24 / 5	18 / 5
Alvorligt tilskadekomne	96 / 58	224 / 96	272 / 103	223 / 104	128 / 72
Lettere tilskadekomne	113 / 80	226 / 183	453 / 236	297 / 171	157 / 106

Anm. Summen af tallene i de enkelte fordelinger vil ikke altid udgøre den anførte total, da der ikke for alle uheld foreligger samtlige oplysninger. Kilde: Færdselsuheld (1998), Tabel 7, Danmarks Statistik, februar 2000.

NB: »I alt« er et mål for den samlede befolknings personskader.

At mænd i sig selv er stærkere repræsenteret end kvinder er dog ikke bemærkelsesværdigt, idet den overvejende del af bilisterne er mænd. Men for de 18-19-årige er selv dette faktum langt fra tilstrækkeligt til at forklare forskellen. Man skal dog ikke være blind for, at de 18-19-årige kvinder, sammenlignet med kvinder i andre aldersgrupper eller befolkningen som helhed, også har en markant højere uheldsfrekvens.

Ovenstående tabel anskueliggør til fulde dette, idet antallet af skader opgjort pr. 100.000 indbyggere giver et sammenligneligt billede, der trods de forskellige intervaller tydeligt illustrerer, at de 18-19-årige er involverede i langt flere personskader end samtlige andre aldersgrupper. Det er netop den aldersgruppe, der kan få kørekort.

Der er derfor næppe tvivl om, at manglende rutine og overvurdering af egne evner – i kombination med en »hurtig livsstil« – er de altovervejende årsager til de unges voldsomme ulykkesfrekvens. Rent samfundsmæssigt og menneskeligt vil det derfor være klogt, hvis kommende bilister opnår en væsentlig større rutine, inden de slippes løs som bilister.

Frihed 2000 mener derfor, at det er på tide at indføre øvelseskørsel som en mulighed, inden man tager kørekort. Som det er i dag, er det kun godkendte kørelærere, som må undervise eleverne, og selve uddannelsen skal foregå hos private køreskoler, på AMU-centre, gennem militæret eller ved det statslige redningsberedskab.

Færdselsstyrelsen fastsætter i kørebekendtgørelsen undervisningskrav, som for almindelig bil (kategori B) består af et obligatorisk uddannelsesforløb på 46 lektioner a ca. 45 minutters varighed. Dette er efter forslagsstillernes mening langt fra nok til at opnå den tilstrækkelige rutine. Færdselsstyrelsen erkender da også problemet, idet styrelsen samtidig fastslår, at det »obligatoriske mindste lektionsantal ikke kan anvendes som et udtryk for et sædvanligt uddannelsesforløb«, jf. Færdselsstyrelsens hjemmeside. Med andre ord: Nok til at lære, men ikke til den nødvendige rutine.

Færdselsstyrelsens undervisningsplan præciserer de kundskaber, færdigheder og den adfærd, som eleven forventes at besidde for at erhverve kørekort, egenskaber, der er essentielle for at forudse farlige situationer og tage de nødvendige forholdsregler, hvilket undervisningsplanen da også lægger særlig vægt på.

Det er altså vigtigt, at eleven forstår og kan vurdere faretegn forbundet med andre trafikanters adfærd, forskellige køretøjers manøvreegenskaber, vejen og ikke mindst vejret og føret. Beklageligvis læres der ikke

tilstrækkeligt herom i det korte praktiske undervisningsforløb, der gennemgås inden køreproven.

Vi har med andre ord et system, der er medvirkende til, at unge bilister har den højeste uheldsfrekvens på de danske veje. Det er derfor forslagsstillerens overbevisning, at en uddannelsesmodel, hvor nybegyndere får mulighed for øvelseskørsel inden den af lovgivningen fastsatte aldersgrænse (for almindelig bil (kategori B) 18 år), vil medvirke til en drastisk reduktion i samfundsmæssige omkostninger som hospitalsophold, sygedagpenge, genoptræning, alvorlige handicap og tab af menneskeliv.

Frihed 2000 forestiller sig, at øvelseskørsel skal være tilladt et vist tidsrum før den lovpligtige aldersgrænse, eksempelvis 24 mdr., selv om dette ikke er af afgørende betydning. Det væsentligste er, at de unge får mulighed for at øve sig under betryggende forhold, inden kørekortet erhverves.

Men hvordan opstiller man ordningen i praksis? Her kan vi med fordel kaste blikket på et par af vore nabolande – Sverige og England. Disse har i årevis haft regler om øvelseskørsel, hvis eneste formål er at sikre, at de vordende bilister er rutinerede, når de slippes løs i trafikken.

Mest relevant er de svenske kørekortsregler, som stort set er opbygget, så de svarer til de danske, jf. den svenske Körkortslag (SFS 1998:488) og Körkortsförordning (SFS 1998:980). Det vil derfor være forholdsvis nemt at implementere lignende regler om øvelseskørsel i Danmark, jf. bilag 1.

I den sammenhæng er det vigtigt, at der i lighed med de svenske regler fastsættes regler for, hvem der kan forestå øvelseskørsel, samt hvilke forudsætninger der kræves. Frihed 2000 mener, at det skal være en forælder eller en onkel/tante. Med andre ord: Den nærmeste familie. Desuden er det afgørende, at den person (forældrene), der har tilladelse til at forestå øvelseskørslen, også har den nødvendige rutine med det pågældende køretøj.

Forslagsstillerne foreslår, at følgende kriterier skal være opfyldt af personen, som forestår øvelseskørslen:

- Personen skal have haft dansk kørekort til det pågældende køretøj i mindst 5 år,
- personen er vant til at føre det pågældende køretøj, og
- personen har en tilladelse til at fungere som instruktør m.h.p. øvelseskørsel.

Da sikkerhed er det essentielle for forslagsstillerne, foreslår Frihed 2000 endvidere, at eleven skal have en »kørseltilladelse« indeholdende:

- En helbredsundersøgelse,

- en synsprøve samt
- angivelse af, hvilken kategori af kørekort (køretøj) øvelseskørslen gælder.

Desuden skal der gælde en forældelsesfrist, eksempelvis 3 år, og klarer man ikke køreprøven inden den tid, skal man ansøge om en ny »kørselstilladelse«.

Begge disse tilladelser skal medbringes ved øvelseskørsel, og det pågældende køretøj skal markeres med et tydeligt skilt, hvorpå der står øvelseskørsel (eller »L« for »Learner«), således at trafikanter, der ikke er dansksprogede, også viser agtpågivenhed. Desuden må øvelseskørslen kun finde sted i Danmark.

For at understrege sikkerhedsaspektet er det hensigten, at eleven følger en af Færdselsstyrelsen eller Trafikministeriet udarbejdet undervisningsplan for den pågældende kategori. Forslagsstillerne foreslår endvidere, at den, der forestår øvelseskørslen, er at betragte som fører af køretøjet og derved er strafansvarlig og erstatningsansvarlig.

Forslagsstillerne ønsker desuden at pointere, at Færdselsstyrelsens undervisningsplaner for køreud-

dannelsen ikke skal ændres, men udelukkende suppleres med et tilbud om forudgående øvelseskørsel. For der kan vel næppe være tvivl om, at »øvelse gør mester«. Svenske undersøgelser underbygger dette. Siden 1993, hvor svenskerne indførte en lignende ordning, er ulykkesfrekvensen for unge svenske bilister faldet med en tredjedel (Väg- och transportforskningsinstitutet VTI), jf. Ritzaus Bureau den 3. april 2000. Og det ville da være glædeligt, om samme udvikling kunne betragtes i den danske uheldsstatistik.

Frihed 2000 opfordrer derfor regeringen til at indføre øvelseskørsel som en mulighed inden erhvervelsen af kørekort, for forslagsstillerne er ikke i tvivl! Det er på høje tid, at også vi høster fordelene af de erfaringer, som andre allerede har gjort. Sker det, vil langt mere rutinerede unge bilister, alt andet lige, tilføre samfundet betydelige sociale besparelser på de konti, der hedder menneskelig lidelse og økonomiske udskrivninger. Vi har alle et ansvar for hinandens sikkerhed – en sikkerhed, der kan forbedres markant ved en ganske lille investering i almene færdigheder.

Skriftlig fremsættelse

Tom Behnke (FRI):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om mulighed for privat øvelseskørsel forud for erhvervelse af kørekort.

(Beslutningsforslag nr. B 103).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Bilag 1

**Bestemmelserne om de svenske regler m.h.p. øvelseskørsel findes i den svenske »kørekortslov«
Kørekortsloven (SFS 1998:488) kapitel 4***4 kap. Övningskörning*

1 § Det som för att få körekort vill öva sig i att köra bil eller motorcykel får övningsköra under de förutsättningar som anges i 2 – 5 §§ om han har körekortstillstånd.

2 § Den som övningskör skall, om inte annat följer av 3 eller 4 §, ha uppnått en ålder av

1. 16 år för körning med personbil eller med fordon som kräver förarbehörighet A1 (= Motorcykel vars motor har en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter och en effekt av högst 11 kilowatt.)
2. 17 år och 6 månader för körning med lätt lastbil eller med fordon som kräver förarbehörighet A eller C, dock ej sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 § (= Motorcykel vars motor har en effekt som överstiger 25 kilowatt och ett förhållande mellan effekt och tjänstevikt som överstiger 0,16 kilowatt/kilogram).
3. 18 år för körning med fordon som kräver förarbehörighet BE eller CE,
4. 20 år för körning med sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 § och med fordon som kräver behörighet D eller DE.

3 § Den som uppnått en ålder av 17 år och 6 månader får övningsköra i trafikskola med sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 § under förutsättning att den som har uppsikt över körningen följer med på motorcykeln eller i en sidvagn.

4 § Övningskörning med sådant fordon som kräver behörigheten C, D eller E får ske endast om den som övningskör har ett körkort med behörigheten B eller inom tre år före övningskörningen har haft körkort för det slag av fordon med vilket körningen sker.

5 § Övningskörning skall ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser. Sådan uppsikt får utövas endast av

1. den som fyllt 21 år och sedan minst tre år innehar körkort för fordon av det slag körningen avser, om övningskörningen sker inom polisväsendet eller Försvarsmakten,
2. utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola,
3. den som fyllt 24 år och sedan minst fem år har körkort för fordon av det slag som övningskörningen avser samt har godkänts som handledare för den som övningskör, om övningskörningen sker i andra fall.