

## Frumvarp til laga

um breytingu á lögum um umferðarlög, nr. 50/1987, með síðari breytingum.

Flm.: Kolbrún Baldursdóttir, Pétur H. Blöndal, Þuríður Backman.

1. gr.

Í stað orðanna „17 ára“ í a-lið 2. mgr. 48. gr. laganna kemur: 18 ára.

2. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. júlí 2007.

### Ákvæði til bráðabirgða.

Þrátt fyrir ákvæði laga þessara skulu aldursmörk a-liðar 2. mgr. 48. gr. vera 17 ára og einn mánuður frá gildistöku laganna og gilda í tvo mánuði. Þessi aldursmörk skulu hækka um einn mánuð á tveggja mánaða fresti og gilda í tvo mánuði í senn uns 18 ára aldursmörkum er náð.

### Greinargerð.

Umræður um ökuleyfisaldur á Íslandi eru ekki nýjar af nálinni á Alþingi Íslendinga. Málið var sérstaklega skoðað í skýrslu dómsmálaráðherra frá árinu 2001. Með breytingu á umferðarlögum árið 2002 var ákveðið að fara þá leið að gefa út bráðabirgðaökuskírteini sem gildir í tvö ár og fái handhafi slíks skírteinis ekki punkta vegna umferðarlagabrota samfellt í 12 mánuði er heimilt að gefa út fullnaðarökuskírteini. Með þessari breytingu var litið svo á að fyrsta árið með ökuskírteini væri eins konar reyngstími áður en fullnaðarskírteini væri fengið.

Undanfarin ár hafa öikumenn á aldrinum 17–18 ára átt hlut að mörgum umferðarslysum vegna glæfralegs akturslags. Í kjölfar hrinu alvarlegra umferðarslysa, jafnvel banaslysa, hefjast gjarnan miklar umræður í samfélaginu um með hvaða hætti hægt sé að sporna við þessari vá. Ýmsar hugmyndir hafa verið reifaðar og hefur ríkisstjórnin nú nýlega samþykkt frumvarp samgönguráðherra um breytingar á umferðarlögum sem allar miða að því að sporna við hraða- og ofsaakstri ungra ökumanna.

Það frumvarp sem hér er mælt fyrir gengur lengra að því leytinu að í því felst að ökuréttindi fengi enginn fyrir en hann hefði náð að lágmarki 18 ára aldri. Hér er ekki spurning um hvort breyting sem þessi sé æskileg heldur er það ábyrgð þeirra fullorðnu og Alþingis að láta einskis ófreistað til að forða börnum undir 18 ára aldri frá því að valda sjálfum sér og öðrum skaða.

Fjöldmörg rök renna stöðum undir mikilvægi þessarar lagabreytingar. Hér skulu nefnd þau veigamestu sem varpa munu enn frekar ljósi á það af hverju 17 ára unglíngur á ekki erindi undir stýri.

Að aka bifreið við misjafnar og oft erfiðar aðstæður, eins og þekktar eru hér á Íslandi, krefst ákveðins vitsmuna- og félagsþroska. Þess vegna er mikilvægt að hafa þroskasálfræði

unglinga til hliðsjónar þegar fjallað er um hvenær unglingar hafa mögulega fyrst öðlast tilskilinn þroska til að stjórna ökutæki með þeirri ábyrgð sem því fylgir í umferðinni.

Vitað er að einstaklingar taka út mikinn hluta líkamlegs og andlegs þroska fyrstu 20 ár ævi sinnar. Hversu hratt viðkomandi fer í gegnum þroskaferilinn er bæði einstaklings- og kynjabundið, sem og aðstæðubundið. Enda þótt líkamlegur þroski ungmenna sé hvað sýnilegastur á þessum árum, tekur vitsmuna- og félagsþroski unglingsins stöðugum breytingum og munar mikið um hvert ár því nær sem dregur fullorðinsárunum. Ef litið er nánar á þennan aldur er það almenn vitneskja að meðal einkenna unglingsáranna sé ákveðin tilhneiging til áhættu- hegðunar, áhrifagirni og hvatvísi. Sökum ungs aldurs hafa unglingar ekki öðlast nema takmarkaða almenna lífsreynslu né hafa þann vitsmuna- og félagsþroska til að geta lagt raunhæft mat á flókin ytri áreiti og aðstæður. Upplifun þeirra og skynjun á hættum í umhverfi sínu er oftast nær frábrugðin skynjun og upplifun fullþroska einstaklings. Önnur algeng einkenni þessa aldurskeiðs er óttaleysi, unglingar skynja oft ekki mikilvægi þess að vera varkárir né mikilvægi þess að hugsa gaumgæfilega áður en framkvæmt er. Sökum þroska- og reynsluleysis sjá margir á þessu aldurskeiði ekki tengsl orsakar og afleiðingar nógu skýrt.

Annað einkenni þessa aldurskeiðs er að unglingar upplifa gjarnan að ekkert illt geti hent þá. Þeir líta oft léttvægum augum á atriði sem fullorðnir líta alvarlegum augum. Enda þótt foreldrar og aðrir fullorðnir sem umgangast unglिंगana geri sitt besta til að uppfræða og vara þá við ófyrirsjáanlegum hættum og mikilvægi þess að gæta að sér ná viðvörunarorðin ekki alltaf eyrum þeirra. Því nær sem dregur fullorðinsárum dregur úr þessi einkennum. Dómgreind dýpkar, innsæi eykst og einstaklingurinn verður hæfari með hverju ári sem líður til að setja sig í spor annarra, meta aðstæður, gera áætlanir og sjá fyrir möguleg orsakartengsl. Hvað varðar félagsþroska hefur ítrekað verið sýnt fram á með sálfræði- og félagslegum rannsóknnum að því eldri sem unglingurinn verður því minni líkur eru á að hann láti undan félagaþrýstingi eða hafi yfirhöfuð þörf fyrir að sýna sig fyrir félögum sínum.

Út frá sjónarmiðum þroskasálfræðinnar er því auðvelt að leiða líkum að því að 18 ára unglingar séu mun hæfari til að taka ábyrgð á sér og sínu lífi en þegar þeir voru 17 ára. Hvert ár á þessu tímarskeiði getur þannig skipt sköpum hvað varðar nauðsynlegan þroska til að geta tekið þá lágmarksábyrgð sem stjórnun ökutækis í umferðinni krefst.

Önnur veigamikil rök sem styðja frumvarp þetta er sú staðreynd að börn eru í samfélagi okkar skilgreind sem börn þar til þau hafa náð 18 ára aldri. Árið 1997 voru samþykkt lög á Alþingi sem kveða á um að ungt fólk fái hvorki sjálfræði né fjárræði fyrr en 18 ára. Árum saman hafði viðmiðið verið 16 ára. Sú breyting að hækka sjálfræðisaldurinn úr 16 í 18 ára var ekki gerð út í bláinn heldur af því að Alþingi taldi það nauðsynlegt hagsmunum barna og ungmenna. Breytingin var gerð svo að fullorðnir gætu haldið verndarhendi yfir börnunum þar til að álitid var að þau gætu byrjað að axla sjálfsábyrgð. Þess vegna skýtur það skökku við að unnt sé að fela 17 ára barni þá ábyrgð að aka bifreið þegar það getur hvorki tekið sjálfstæða ákvörðun um að festa kaup á ökutæki né hefur það rétt til að ráðstafa eigin fé. Okkur ber að létta þessari ábyrgð af unglíngunum og jafnframt forða mörgum þeirra frá því að skaða sjálfa sig og aðra með því að stjórna ökutæki.

Enda þótt þetta mál sé að margra mati lífsspursmál skal áréttað að með því er ekki verið að dæma alla unga öikumenn sem ábyrgðarlaus. Því fer fjarri. Þótt tilhlökkun sé mikil eftir að fá ökuréttindi eru margir nýir bílprófshafar fullir kvíða þegar þeir fara í sínar fyrstu ökuferðir. Þeir gera sér far um að sýna fyllstu aðgætni og eru sérstaklega varkárir fyrstu mánuðina í umferðinni meðan þeir eru að þjálfa aksturshæfni sína og átta sig á aðstæðum. Með því að hækka lágmarksaldurinn í 18 ára má auðveldlega leiða líkum að því að þessi „upphafs- varkárni“ færist einnig upp um eitt ár. Frumvarp þetta mun vafalaust ekki falla öllum ung-

menum í geð sem bíða þess að ná 17 ára aldri til að geta fengið ökuréttindi. En hvernig sem á málið er litið, hvort sem í þessari umræðu eða annarri sem hefur að gera með velferð og heilsu barna, er það skylda okkar að hafa vit fyrir börnum og unglíngum og búa þeim aðstæður sem eru bestar til þess fallnar að vernda þau sem og aðra vegfarendur í umferðinni. Verði frumvarp þetta að lögum mun heilum árgangi verða forðað frá því að geta slasast eða láta lífið undir stýri eða verða fyrir þeirri ógæfu að aðrir slasist eða látist í umferðinni.

Í ákvæði til bráðabirgða kemur fram að gert er ráð fyrir að aldursmörkin verði hækkuð í þrepum, um einn mánuð á tveggja mánaða fresti. Ekki er talið eðlilegt að unglíngur sem verður 17 ára daginn eftir gildistöku laganna þurfi að bíða í heilt ár eftir að fá ökuskírteini. Að sama skapi yrði líka slæmt ef ökukennsla og sú sérþekking sem henni fylgir félli niður í nærri heilt ár. Markmið laganna mundi með þessu nást á tæpum tveimur árum, sem hér segir:

Tímabil	Aldur
1.7.2007–31.8.2007	17 ára og 1 mánaðar
1.9.2007–31.10.2007	17 ára og 2 mánaða
1.11.2007–31.12.2007	17 ára og 3 mánaða
1.1.2008–29.2.2008	17 ára og 4 mánaða
1.3.2008–30.4.2008	17 ára og 5 mánaða
1.5.2008–30.6.2008	17 ára og 6 mánaða
1.7.2008–31.8.2008	17 ára og 7 mánaða
1.9.2008–31.10.2008	17 ára og 8 mánaða
1.11.2008–31.12.2008	17 ára og 9 mánaða
1.1.2009–28.2.2009	17 ára og 10 mánaða
1.3.2009–30.4.2009	17 ára og 11 mánaða