

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

2. febrúar 2007  
07010054

**Varðar bréf Alþingis, dagsett 17. janúar 2007.  
Umferðarstofu sent til umsagnar frumvarp til  
breytinga á umferðarlögum nr. 50/1987,  
381 mál, bílpróf, 18 ára.**

Fyrir Alþingi liggur frumvarp, 381 mál, til breytingar á umferðarlögum nr. 50/1987, um að í stað „17 ára“ í a-lið 2. mgr. 48. gr. laganna komi: 18 ára. Með öðrum orðum að ökuskirteini til að mega stjórna bifreið eða bifhjóli megi veita þeim sem er fullra 18 ára.

#### **Um greinargerð með frumvarpinu.**

Í greinargerð með frumvarpinu kemur m. a. eftirfarandi fram:

1. *Undanfarin ár hafa ökumenn á aldrinum 17-18 ára átt hlut að mörgum umferðarslysum vegna glæfralegs aksturslags.*
2. *„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 fullorðinsárum. Ef litið er nánar á þennan aldur er það almenn vitneskja að meðal einkenna unglingsáranna sé ákveðin tilhneiging til áhættu hegðunar, áhrifagirni og hvatvísi.“*
3. *„Annað einkenni þessa aldurs skeiðs er að unglingar upplifa gjarnan að ekkert illt geti hent þá. Þeir líta oft léttvægum augum á atriði sem fullorðnir líta alvarlegum augum.“*
4. *„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 lágmarks ábyrgð sem stjórnun ökutækis í umferðinni krefst.“*
5. *„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.“*

### **Frumvarp samgönguráðherra til breytingar á umferðarlögum, 388. mál.**

Það sem gerir ungan ökumann hæfan ökumann er atgervi hans, þroski, ögun, sjálfsmat, uppeldi hans, þjálfun í akstri og ökukennsla, hann þarf að temja sér aðgát og tillitssemi í umferðinni.

Fyrir Alþingi liggur frumvarp samgönguráðherra, 388 mál, um breytingu á umferðarlögum nr. 50/1987, m.a. varðandi ökuskírteini .

Ákvæði frumvarpsins miða að því að aðhaldið, sem ökumanni er veitt, meðan hann hefur bráðabirgðaskírteini, verði markvissara og gildistími skírteinisins er lengdur, verði þrjú ár í stað tveggja. Ráðherra verði heimilt að setja reglur um tilteknar takmarkanir á heimild byrjanda til að mega stjórna ökutæki sem ökuskírteini þarf til að stjórna. Lögreglustjóri skuli, að tilteknum skilyrðum uppfylltum, banna byrjanda að aka og slíkt bann hafi þær afleiðingar að byrjandinn verður að sækja sérstakt námskeið og standast ökuþróf til þess að fá ökuskírteini að nýju.

Þessi nýmæli í frumvarpinu eru í þá átt að ungir ökumenn hafi stigvaxandi frelsi til að stjórna ökutæki, sem ökuskírteini þarf til að stjórna, og skilyrt ökuréttindi fyrstu þrjú árin eftir 17 ára aldursmörk (gildistími bráðabirgðaskírteinis). Með þeirri tilhögun er komið til móts við þau sjónarmið sem byggt er á þegar lagt er til að hækka aldursmörk í 18 ár fyrir þá sem veita má ökuskírteini.

### **Tíðni brota ungra ökumanna.**

Það heyrir sem betur fer til undantekninga að ungir ökumenn eigi hlut að umferðarslysi vegna glæfralegs aksturslags (sbr. hér (1) í greinargerð með frumvarpi. Einn mælikvarðinn í því efni er fjöldi punta í ökuferilsskrá. Samkvæmt meðfylgjandi töflu, sem eru úr gagnasafni ríkislögreglustjóra, fá um 10% 17 ára ökumanna refsipunkta en hlutfallstalan lækkaði frá 2000 til 2004. ( Í hverjum árgangi eru um 4000 nýir ökumenn.).

### **Ökunámið – Fyrirmyndin í umferðinni.**

Skipulag ökunáms hér á landi er með þeim hætti að öll skilyrði eru til þess að ökunemar fái góða þjálfun og kennslu. Spurningin er hins vegar hvort fyrirmyndir unga ökumannsins, ökumennirnir sem eldri eru, eru góðar fyrirmyndir. Það má t.d. vera öllum ljóst að áberandi fjöldi ökumanna virðast hafa reglur um heimilan hámarkshraða sem lauslega viðmiðun, aka svo hratt sem þeim sýnist.

### **Um greinargerð með frumvarpinu.**

Tekið skal undir orðin í greinargerð með frumvarpinu (2). Almennt er talið að fólk þurfi að öðlast tiltekinn andlegan og líkamlegan þroska, ná tilteknum aldri, til þess að vera fær um að stjórna vélknúnu ökutæki, bifreið eða bifhjóli, örugglega. Meiri ágreiningur er um hver aldursmörkin skuli vera.

Því hefur verið haldið fram að það gangi ekki að veita þeim ökuskírteini (17 ára) sem ekki verða sjálfráða fyrr en 18 ára, lögum samkvæmt (sbr. (5) í greinargerðinni. Í því efni er á að líta að einnig hefur komið fram það sjónarmið að heppilegt kunni að vera

fyrir foreldra að eiga þess kost að fylgjast með ökumanninum, ósjálfráða ungmenninu, gefa því góð ráð og veita því aðhald þegar það færi ökuskírteini.

Í greinargerðinni (3) og (4) er vikið að mikilvægum atriðum. Við það má bæta að ákvörðun um aldursmörk ökumanna mótast verulega af umferðaröryggis-sjónarmiðum en fleira kann að skipta máli t.d. það að samgöngum hér á landi er þannig háttað að ungu fólki, sem því eldra, er mörgu mikilvægt að eiga þess kost að fara á milli, aka bifreið eða á bifhjóli, í stað þess að nota almenningsvagn eða leigubíl.

Aldursmörkin eru e.t.v. ekki það sem mestu máli skiptir, þroski hvers og eins, uppeldi, menntun, ökukennsla og akstursþjálfun (þ.m.t. þjálfun undir stjórn leiðbeinanda) hefur einnig mikið að segja.

### Aldursmörk í öðrum löndum.

Hin Norðurlöndin hafa 18 ára aldursmörk, Bretland, Írland og Pólland 17 ár, flest ríki Bandaríkja Norður-Ameríku 16 ár, sum 15 ár. Allir sýnast una glaðir við sitt og ekki huga á breytingar varðandi aldursmörk.

Fylgiskjöl:

- Minnisblað Kjartans Þórðarsonar, starfsmanns Umferðarstofu.
- Tafla og línurit yfir punkta í ökuferilsskrá (refsipunkta) 2000-2004.

Virðingarfyllst,



Karl Ragnars



William Thomas Möller

## Greinargerð um frumvarp til breytinga á umferðarlögum um hækkun ökuleyfisaldurs í 18 ár.

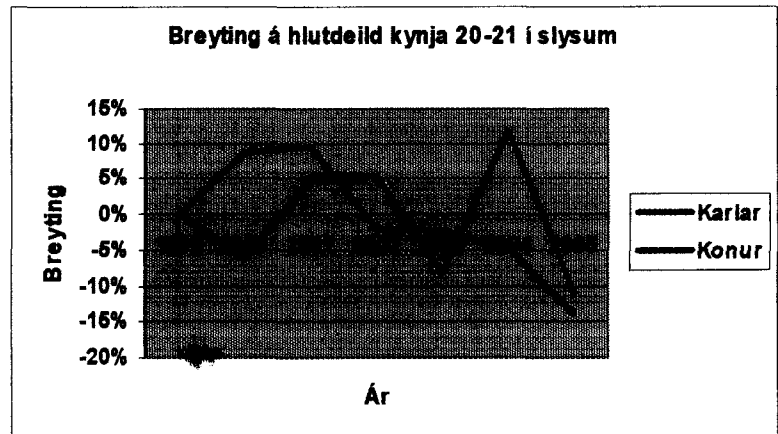
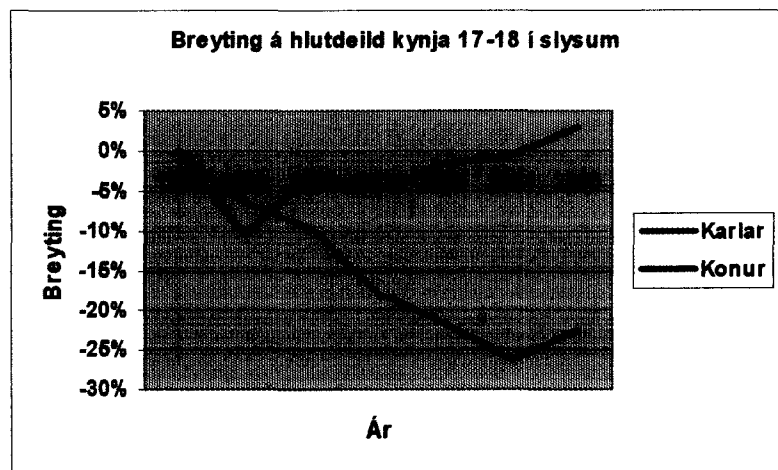
Kjartan Þórðarson 02.02.07

Fram kemur í greinargerð með frumvarpinu hækkun ökuleyfisaldurs hafi sérstaklega verið skoðað í skýrslu dómismálaráðherra á árinu 2001. Ekki er rétt að í framhaldinu 2002 hafi verið ákveðið að gefa út bráðabirgðaskirteini. Hið rétta er að bráðabirgðaskirteini hafði verið gefið út í tugi ára en ákveðið var að taka upp svokallað akstursmat sem er athugun á sjálfsmati ökumannsins eftir í fyrsta lagi eins árs akstur og þá gerð krafa um punktaleysi á undangengnu ári. Þessi skilyrði var svar við umræðunni um hækkun ökuleyfisaldurs á þeim tíma þ.e. að setja strangari skilyrði um góðan og öruggan akstur í upphafi ökuferils. Í raun er 18. aldursárið þannig gert að námstímabili.

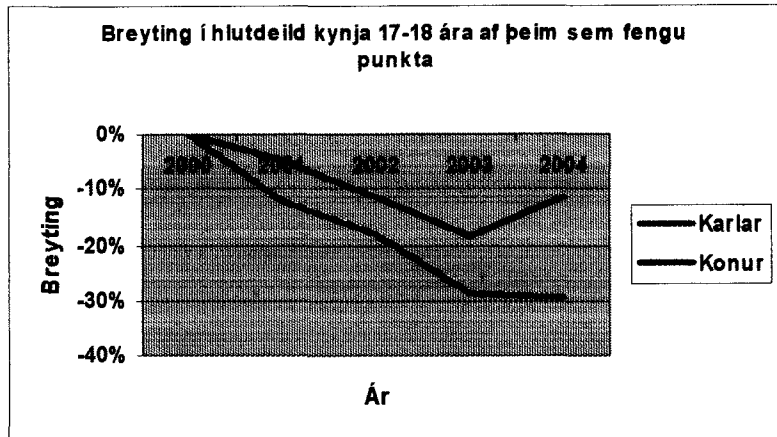
Í greinargerðinni gefið í skyn að 17 og 18 ára aldurshópurinn sé sérstaklega slæmur í umferðinni. Sá hópur hefur tekið miklum framförum á undanförunum árum.

Niðurstöður rannsókna benda til að slysatíðni 17-18 ára aldurshópsins hafi minnkað hlutfallslega á tímabilinu 1999-2005 og stendur þessi aldurshópur sig mun betur í umferðinni en aldurshópurinn 20-21 árs. Myndirnar sýna hversu stórt hlutfall þessir aldurshópar eru af öllum ökumönnum sem áttu aðild að umferðarslysi með eða án meiðsla. Breytingar miðast við árið 1999. Þessi gögn byggja á 97.223 tilvikum úr slysskrá Umferðarstofu. Á efstu myndinni má sjá að hlutfall ungra ökumanna á aldrinum 17 og 18 ára af heildarfjölda ökumanna í slysum hefur minnkað verulega eða um 14,3% þ.e. minnkað um 22,43% hjá drengjum en aukist um 3% hjá stúlkum.

Hjá aldurshópnum 20 og 21 árs er ekki að sjá sambærilega lækkun nema þá fyrir 2005, þá minnkaði hlutfeld þeirra umtalsvert. Má þar leiða líkum að því að þeir hópar sem hafa fengið öflugt ökunám séu að skila sér í aldurshópinn.



Einnig kemur í ljós að umferðarlagabrotum hefur fækkað hjá þessum aldurshópi ef dæma má af söfnun refsipunkta. Hlutfall yngstu ökumanna af þeim ökumönnum sem fengu refsipunkt hefur minnkað verulega. 2004 fengu um 11% 17 ára ökumanna einn eða fleiri refsipunkt og um 16% 18 ára ökumanna. 2003 voru aðeins 4 ökumenn 17 ára sviptir vegna punkta en 19 á aldrinum 18 ára.



Ekki skal mælt á móti umfjöllun um félags- og vitsmunaproska unglunga á árunum 17 til 20 ára eins og honum er lýst í greinargerðinni. Ef litið er enn betur á þroskann hafa nýjustu rannsóknir sýnt að til að fyllsta öryggis sé gætt ætti ökuleyfisaldur að vera 23 ára. Ekki má gleyma í þessu sambandi að tiltekinn þroski er ekki einangraður og sjálfkvæmur heldur verður aðallega vegna áhrifa frá umhverfi þ.e. mótunar og samskipta við umhverfi. En spurningunni um hvenær leyfa eigi unglungi að aka einum í ökunámsferlinum er erfitt að svara eingöngu útfrá þroskakeningum. Þar sem þroski unglunga er mislangt á veg kominn má örugglega benda á dæmi um einstaklinga sem tæpast er treystandi til að fá ökuleyfi fyrr en 18, 19 eða 20 ára eða jafnvel aldrei. En sömu reglur verða að gilda fyrir alla. Þeirri stefnu hefur verið fylgt að skilyrða aksturinn enn frekar á fyrstu árunum og hafa þannig nýliðann undir sérstöku eftirliti.

Til að gera enn betur er stefnt að því að leggja nýjar kvaðir á þá ungu ökumenn sem gerast brotlegir í umferðinni en hlífa þeim sem standa sig með sóma í umferðinni. Punktakerfið sýnir mjög fljótlega hverjir eru svörtu sauðirnir meðal ungra ökumanna. Í stað þess að hækka ökuleyfisaldur hefur yngstu ökumönnum verið veitt aukið aðhald með akstursmati og skilyrðum varðandi punkta í ökuferilsskrá. Umbunin fyrir öruggan akstur er fullnaðarskírteini fyrir en ella. Í frumvarpi stjórnar, sem nú er til meðferðar á Alþingi (388. mál) er gildistími bráðabirgðaskírteinis lengdur í 3 ár og innleidd ný skilyrði á þeim tíma.

Breytingar á ökuréttindamálum ungra ökumanna á Íslandi undanfarin ár hafa verið í samræmi við tillögur frá Evrópusambandinu til fækkunar umferðarslysa ungra ökumanna. Þær tillögur byggja á vísindalegum rannsóknum, reynslu af mismunandi kerfum í aðildarlöndum og fræðilegum vangaveltum helstu umferðarsérfræðinga Evrópusambandsríkjanna. Nánar má fræðast um þær tillögur í DAN-skýrslunni sem kom út árið 2000. (Results of EU-project: Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers (G. Bartl ed.), KfV, Austurríki 2000).

Í þeirri skýrslu er m.a. lögð rík áhersla á lengingu námstíma til ökuréttinda. Frumvarp samgönguráðherra sem liggur nú fyrir Alþingi er í fullu samræmi við þá áherslu.

Í ljósi þess og að yngstu ökumennirnir 17 og 18 ára standa sig ágætlega miðað við þá eldri er engin ástæða til að hækka ökuleyfisaldur í 18 ár. Betra reynist að ökumaðurinn fái þjálfun á þessum mótunarárum en ekki síðar. Einnig er mjög æskilegt að ökunámið sé í beinu framhaldi af umferðafræðslu grunnskólans.

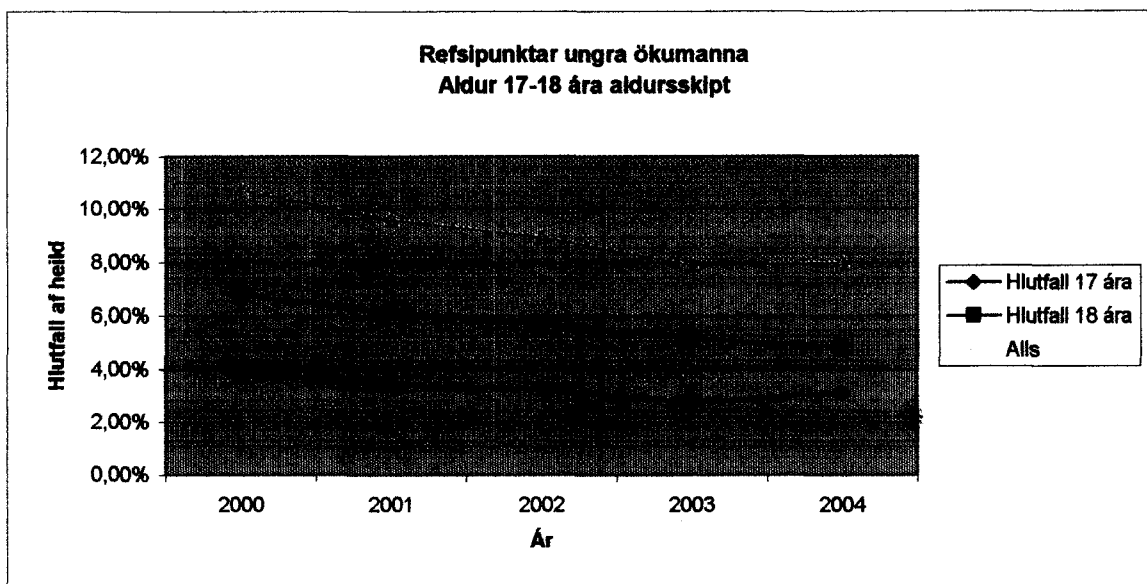
## Ökumenn sem fengið hafa refsipunkta 2000 - 2004

### Fjöldi ökumanna sem fengið hafa refsipunkta eftir aldri, 17-18 ára

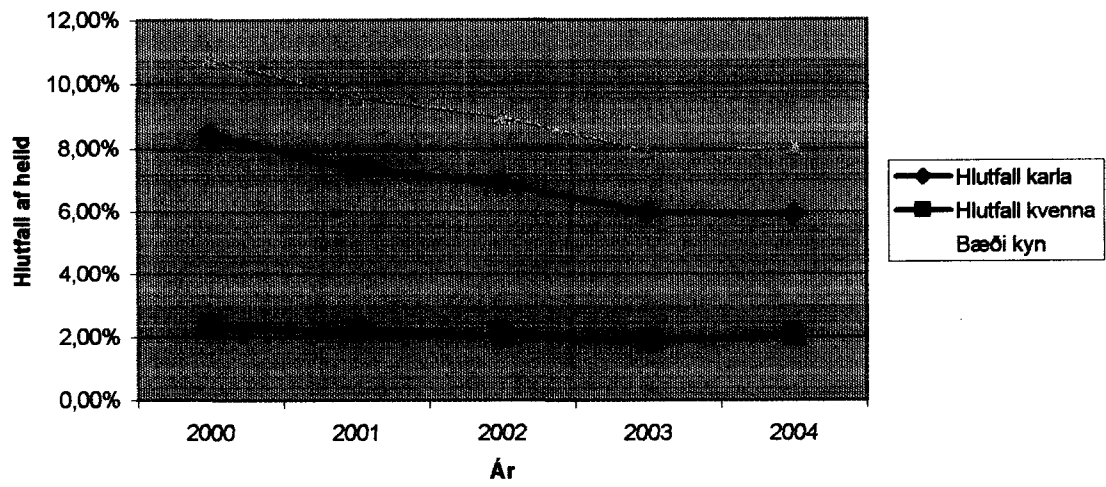
	17	18	alls	heild	Hlutfall 17 ára utfall 18 ára		Alls	
2000	555	955	1510	14074	2000	3,94%	6,79%	10,73%
2001	522	930	1452	15139	2001	3,45%	6,14%	9,59%
2002	484	857	1341	14977	2002	3,23%	5,72%	8,95%
2003	392	742	1134	14355	2003	2,73%	5,17%	7,90%
2004	441	688	1129	14113	2004	3,12%	4,87%	8,00%

### Fjöldi ökumanna sem fengið hafa refsipunkta eftir kyni, 17-18 ára

	Karlar	Konur	alls	heild	Hlutfall karla tfall kvenna		Bæði kyn	
2000	1184	326	1510	14074	2000	8,41%	2,32%	10,73%
2001	1118	334	1452	15139	2001	7,38%	2,21%	9,59%
2002	1033	308	1341	14977	2002	6,90%	2,06%	8,95%
2003	862	272	1134	14355	2003	6,00%	1,89%	7,90%
2004	839	290	1129	14113	2004	5,94%	2,05%	8,00%



### Refsipunktur ungra ökumanna Aldur 17-18 ára kynskipt

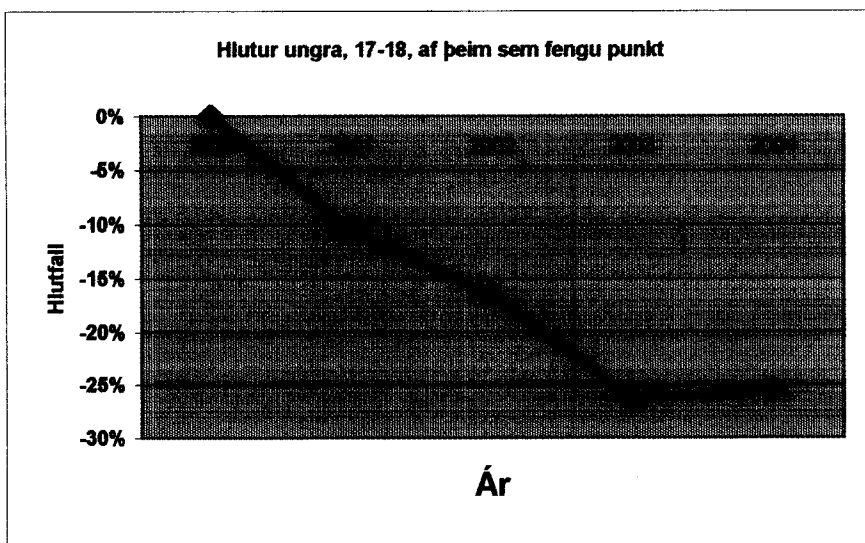


**Lækkun hlutdeildar frá 2000**

	Hluttur
2000	0,00%
2001	-10,61%
2002	-16,55%
2003	-26,38%
2004	-25,45%

**Breyting í fjölda frá 2000**

	Ungir	Heild
2000	0,00%	0,00%
2001	-3,84%	7,57%
2002	-11,19%	6,42%
2003	-24,90%	2,00%
2004	-25,23%	0,28%



**Lækkun hlutdeildar frá 2000**

	Karlar	Konur
2000	0,00%	0,00%
2001	-12,19%	-4,90%
2002	-17,99%	-11,36%
2003	-28,60%	-18,33%
2004	-29,31%	-11,43%

**Breyting í fjölda frá 2000**

	karlar	konur
2000	0,00%	0,00%
2001	-5,57%	2,45%
2002	-12,75%	-5,52%
2003	-27,20%	-16,56%
2004	-29,14%	-11,04%

