



Reykjavík 31.1.2007

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

**Efni: Frumvarp til umferðarlaga, 381. mál.**

Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur tekið til umræðu á fundi frumvarp til umferðarlaga 381. mál sem varðar hækkun bílprófsaldurs úr 17 ára aldri, í ákveðnum þrepum næstu árin, til 18 ára aldurs.

**Umsögn RNU**

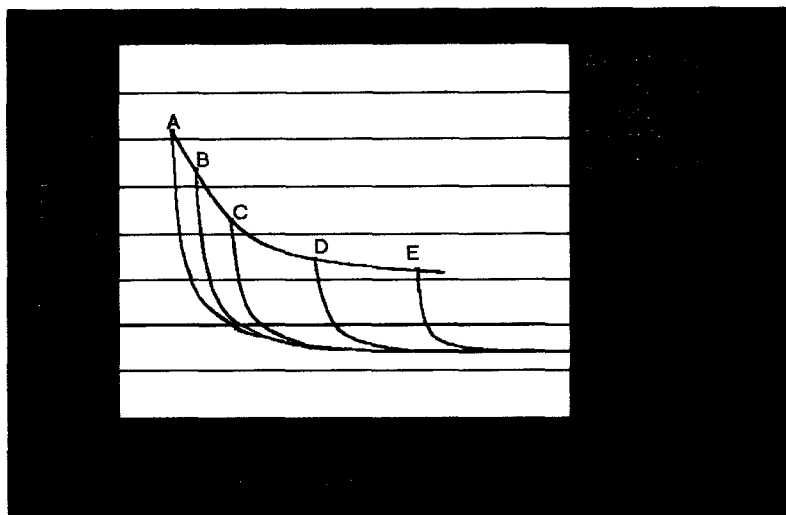
Nýliðar í umferðinni á Íslandi, 17 ára ökumenn, valda flestum umferðarslysum. Þetta má sjá í töflu 1 yfir aldur orsakavalda í umferðarslysum á tæplega 5 ára tímabili, 2002-nóvember 2006. Þetta er nánast algilt vandamál í heiminum þar sem þátttaka nýliða í umferðinni er mikil (Williams, A.F., 1996).

Aldur	Rannsóknarslys	Alvarleg slys	Slys með litlum meiðslum	Óhopp an meiðsla	Samtals
17	8	41	355	2377	2781
18	6	30	241	1571	1848
19	4	24	163	1365	1556
20	5	25	117	1137	1284
21	2	15	113	1034	1164
22	2	14	105	946	1067
23	4	15	108	876	1003
24	3	15	99	813	930

**Tafla 1. Aldur orsakavalda í umferðarslysum árin 2002-2006 (nóvember). Helmild: Slysaskrá Umferðarstofu.**

Eðlilega hefur þeirri spurningu verið velt upp hver raunveruleg fækkun umferðarslysa yrði ef prófaaldurinn yrði hækkaður, t.a.m. á Íslandi úr 17 árum í 18 ár. Ekki eru til rannsóknir á Íslandi sem sýna hver niðurstaðan yrði en gerðar hafa verið tilraunir til þess að svara þessari spurningu erlendis. Er þá skoðuð slysatíðni þeirra sem taka bílpróf 17 ára og borin saman við

tíðni þeirra sem taka bílpróf 18 ára, að teknu tilliti til ekinna kílómetra. Mynd 1 er tilraun til þess að lýsa þessum ávinningi og byggir á niðurstöðu rannsóknar Maycock o.fl. árið 1991.



**Mynd 1. Aldur, reynsla og tíðni óhappa. Byggt á Maycock o.fl., 1991.**

Efsta línan táknar aldur einstaklinga er þeir taka ökuþróf og eru merktir inn á hana bókstafir sem tákna próftöku við 17 ára aldur (A), próftöku við 20 ára aldur (B) o.s.frv. Ef fylgt er eftir ökumanni sem tekur próf 17 ára, sést að óhappatíðni hans er mest í fyrstu, rúmlega 0.6 óhöpp á ári, en fellur mjög skarpt eftir því sem hann öðlast meiri reynslu, þ.e.a.s ekur í fleiri ár.

Einnig má sjá að byrjunartíðni óhappa lækkar, eftir því sem ökumaður er eldri þegar hann tekur bílpróf. Þannig má búast við því að slysatíðni þeirra sem taka bílpróf 18 ára sé 6% lægri en slysatíðni þeirra sem taka próf 17 ára og slysatíðni 20 ára nýliða 17% lægri samanborið við þá sem taka bílpróf 17 ára. Þessi munur er það sem kalla mætti þroskamunur 17 ára bílstjóra samanborið við 18 ára bílstjóra, samkvæmt ensku rannsókninni.

Í norsku Umferðaröryggishandbókinni (Elvik, Mysen og Vaa, 1997) er að finna samantekt (meta analysis) á mörgum rannsóknum sem gerðar hafa verið á hækkun bílprófsaldurs. Í töflu 2 sést metinn ávinningur þess að hækka aldurinn úr 17 árum í 18 ár, 18 árum í 19 ár o.s.frv.

Breyting	Tegund óhappa	Besti árangur	Óvissa
17-18 ár	Öll óhöpp og slys	-7	(-15; +1)
18-19 ár	Öll óhöpp og slys	-6	(-17; +4)
19-20 ár	Öll óhöpp og slys	-6	(-22; +13)
20-21 ár	Öll óhöpp og slys	-5	(-29; +27)

**Tafla 2. Metinn ávinningur hækkunar bílprófsaldurs. Elvik o.fl., 1997.**

Ef litið er á áhrif hækkunar bílprófsaldurs úr 17 árum í 18 ár skv. töflu 2, sést að besti árangur þeirrar aðgerðar er 7% fækkun allra slysa og óhappa. Á óvissumörkum má sjá að ekki er víska fyrir því að hækkun ökuréttindaaldurs úr 17 árum í 18 ár myndi fækka slysum.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur vakið athygli á því að í nokkrum fjölda banaslysa ungra ökumanna má rekja orsakir til ofsaksturs, kappaksturs og annarrar gáleysilegrar

hegðunar. Færa má rök fyrir því að slík hegðun sé merki um þroskaleysi og því áhugavert að skoða hversu margir 17 ára ökumenn í banaslysum hafa stundað slíka hegðun. Árið 2006 var enginn 17 ára ökumaður sem olli slysi sem rekja má til ofsaaksturs (1,5-2,0x hámarkshraði) eða kappaksturs. Tveir ökumanna í þessum hópi voru 18 ára, tveir 19 ára og einn 26 ára. Svipaða sögu er að segja árin 2005 og 2004. Gáleysisleg hegðun í umferðinni er ekki sérstakt vandamál 17 ára ökumanna, þó þeir eigi þar hlut að máli. Frekar mætti lýsa því sem vandamáli tiltekins hóps ungra ökumanna á aldrinum 17-20 ára.

Það er mat rannsóknarnefningarinnar, byggt á fyrirliggjandi rannsóknum á sviðinu, að hlutfallsleg fækkun umferðarslysa meðal nýliða yrði í *besta falli* 7% ef bílprófsaldurinn yrði hækkaður úr 17 árum í 18 ár. Rannsóknir á sviðinu sýna að þroskamunur á 17- og 18 ára ungmennum sem endurspeglast í hegðun í umferðinni er ekki eins afgerandi og flestir telja. Rannsóknir hafa hins vegar sýnt að reynsla, þjálfun og kennsla eru mun meira afgerandi þættir í fækkun slysa, t.a.m þjálfun í ökugerði. Þá hefur rannsóknarnefndin lagt áherslu á að fræðsla um orsakir og afleiðingar umferðarslysa verði tekin upp í efstu bekkjum grunnskóla og tveimur yngri bekkjum framhaldsskóla .

Að mati nefndarinnar er hækking bílprófsaldursins úr 17 árum í 18 ár fyrst og fremst ákvörðun um að taka einn aldurshóp úr umferð. Sú aðgerð myndi fækka umferðarslysum *17 ára ungmenna*. Um það verður ekki deilt. Aðgerðin myndi hins vegar fjölga umferðarslysum *18 ára ungmenna*.

Rannsóknarnefndin tekur einungis afstöðu til umferðaröryggislegra sjónarmiða í þessu áliti. Í víðara samhengi þarf einnig að taka tillit til samgöngusjónarmiða í dreifbýli, almenningsamgangna í þéttbýli og atvinnuþátttöku 17 ára ungmenna.

**31.1.2007**

**Rannsóknarnefnd umferðarslysa**

## **Heimildir**

Elvik, R., Mysen, A.B. og Vaa, T., (1997). *Trafikksikkerhetshandbok*. 3 útg. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Maycock, G., Lockwood, C.R. og Lester, J.F., (1991). *The accident liability of car drivers*. TRL skýrsla nr. 315. Crowthorne: TRL.

Slysaskrá Umferðarstofu 2007. Svar við fyrirspurn.

Williams, A.F., (1996). Magnitude and characteristics of the young driver crash problem in the United States. Í Simpson, H. (ritstj.), *New to the Road: Reducing the Risk for Young Motorists*, bls. 19-25. Los Angeles: University of California.