

## Svar

samgönguráðherra við fyrirspurn Jóhönnu Sigurðardóttur um umferðaröryggismál.

1. *Hver er ökuleyfisaldurinn í löndum innan OECD?*

Aðildarlönd Efnahags- og framfarastofnunar Evrópu, OECD, eru nú 30 talsins. Reglur um ökuleyfisaldur eru mjög mismunandi í þessum löndum og einnig hvernig reglum um bráðabirgðaökuskírteini er háttað. Almennt má segja að innan OECD sé ökuleyfisaldur fyrir bráðabirgðaökuskírteini 15–18 ár, en lágmarksaldur til að fá fullnaðarökuskírteini er 17–21 árs.

2. *Telur ráðherra koma til greina að hækka ökuleyfisaldurinn hér á landi í 18 ár?*

Mikið hefur verið rætt hvort æskilegt sé að hækka ökuleyfisaldur hér á landi úr 17 árum í 18 ár. Þetta var sérstaklega skoðað í skýrslu dómsmálaráðherra frá árinu 2001. Niðurstaðan var sú að fyrsta árið sem ungur ökumaður hefur ökuskrírteini er jafnan það hættulegasta og skiptir þá ekki öllu máli hvort aldurinn er 17 eða 18 ár. Með breytingu á umferðarlögum árið 2002 var tekin upp sú regla að gefa út bráðabirgðaökuskírteini sem gildir í tvö ár. Ef handhafi slíks skírteinis hefur ekki fengið punkta vegna umferðarlagabrota samfelld í 12 mánuði er heimilt að gefa út fullnaðarökuskírteini. Þannig má segja að fyrsta árið með ökuskrírteini sé eins konar reynslutími áður en fullnaðarskrírteini er fengið og að lágmarksaldur til að fá fullnaðarskrírteini sé við 18 ára aldurinn. Ráðuneytið hefur ekki tekið afstöðu til hækkunar ökuleyfisaldurs en mun gera það í frumvarpi sem er til meðferðar.

3. *Hver er skoðun ráðherra á því að takmarka leyfi ungra ökumanna t.d. fyrstu 2–3 árin eftir að þeir fá ökuþróf við akstur á kraftminni bílum?*

Nú stendur yfir í ráðuneytinu endurskoðun á nokkrum köflum umferðarlaganna. Þar hefur m.a. verið tekið til skoðunar að setja heimild í umferðarlög fyrir ráðherra að setja reglugerð um takmarkanir á akstursleyfi ungra ökumanna, m.a. við afl hreyfils í ökutæki.

4. *Telur ráðherra rétt að breyta þeim reglum sem gilda um vínandamagn í blóði ökumanns og hvaða reglur gilda um það annars staðar á Norðurlöndunum?*

Reglur hér á landi um leyfilegt hámarksvínandamagn í blóði ökumanns eru svipaðar gildandi reglum í Danmörku. Hins vegar hafa Svíar og Norðmenn hert á þessum kröfum og er hámark í þeim löndum nú 0,2 prómill. Stefnt er að heildarendurskoðun á umferðarlögum á næsta ári og verða þessar reglur þá teknar til skoðunar jafnhliða öðrum ákvæðum umferðarlaga.

5. *Eru uppi áform um að herða sektir eða refsingu vegna alvarlegra umferðarlagabrota og hvernig er þeim háttað hér á landi samanborið við önnur ríki á Norðurlöndum?*

Við núverandi endurskoðun á umferðarlögum og reglugerð um sektir vegna umferðarlagabrota hefur verið tekið að nokkru leyti mið af norrænni löggjöf, einkum danskri. Verði þær hugmyndir sem eru fram komnar að veruleika má segja að sektir verði að mestu leyti samþærilegar hér á landi að því fráskildu að heimild er í dönskum lögum til að miða sekt vegna

ölvunarakstursbrots við nettómánaðarlaun hins brotlega, en þessi leið hefur ekki verið farin hér á landi.

6. *Hvaða áhrif hefur það haft á umferðaröryggi að allir þungaflutningar eru nú á þjóðvegum?*

Reynt hefur verið eins og unnt er að tryggja að þungaflutningar á þjóðvegum séu ekki á kostnað umferðaröryggis, m.a. með því að beina akstri slíkra ökutækja á ákveðinn tíma sólarhrings eins og unnt er og setja reglur um þyngd og stærð slíkra ökutækja. Tölur sýna að umferðarslys þar sem vöruflutningabifreiðar eiga hlut að máli eru fá og hefur ekki fjölgað marktækt á seinni árum.

7. *Telur ráðherra koma til greina til forvarna gegn umferðarslysum að merkja sérstaklega þá staði þar sem banaslys verða í umferðinni eins og sums staðar er gert erlendis?*

Þetta hefur ekki verið sérstaklega rætt í ráðuneytinu, en hugmyndin er allrar athygli verð.