

Notat til JM vedr. erfaringer med kørekort til 17-årige

På baggrund af forespørgsel fra Justitsministeriet følger her en status over lande med erfaringer vedr. privat øvelseskørsel lig den tyske model, hvor 17-årige efter en test kan erhverve kørekort, som giver dem ret til at køre bil til de fylder 18 år, forudsat at de 17-årige er ledsaget af en erfaren bilist.

I Europa er der aktuelt kun få lande, der som Tyskland har indført kørekort til 17-årige:

Foruden Tyskland er det Frankrig og Østrig. I Holland er der igangsat et ambitiøst 6-årigt pilotprojekt, som er meget lig den tyske model.

Erfaringerne fra Sverige er ikke medtaget her, da det ikke er muligt at erhverve kørekort som 17-årig i Sverige, men alene er muligt at køre privat øvelseskørsel fra man er 16 – 18 år.

I Schweiz er der overvejelser om at sænke aldersgrænse for erhvervelse af kørekort, inspireret af det tyske forsøg. Der er dog ikke på nuværende tidspunkt igangsat konkrete initiativer.

I det følgende præsenteres de erfaringer, som foreligger fra Tyskland, Frankrig, Østrig samt fra det igangværende forsøg i Holland.

Det er vigtigt indledningsvis at understrege, at der ikke er tale om isoleret blot at sænke alderen for, hvornår man kan erhverve kørekort, men at der er knyttet en række betingelser hertil .

Det er også vigtigt at være sig bevidst, at der i alle landene er tale om valgfrihed, og at det forsat er muligt at erhverve kørekort gennem en traditionel køreuddannelse hos kørelærere.

Den tyske model:

Introduceret i april 2004 i en enkelt tysk delstat og senere udvidet til 12 andre delstater.

Model AD17 (Accompagnied Driving 17)

- Køreundervisning hos kørelærer fra 16 ½ år
- Kan som 17-årig gennemføre køreprøve og erhverve et midlertidigt kørekort med krav om at erfaren bilist på min. 30 år og med mindst 5 års kørsels erfaring altid ledsager den unge indtil det fyldt 18. år
- Anbefaling om, at den unge kører 3.000-5.000 km underledsagelse af en erfaren bilist
- Den unge og den erfarne opfordres til at deltage i et introduktionsseminar
- Som 18-årig erhverver den unge bilist officielt fuldgyldigt EU-kørekort og kan køre solo, uden ledsager

Effekt

Elever, som har fulgt den nye model AD 17, har i forhold til unge, uddannet efter den traditionelle uddannelse pr. 1 million kørte kilometer:

- 22 % mindre impliceret i ulykker
- 20 % færre trafikforseelser

Effekten holder ind i det andet år, hvorefter den fader ud og forsvinder sammenlignet med unge, der har taget den traditionelle køreuddannelse.

Den tyske AD17 model er beregnet til at have sparet 1.700 personskadeulykker i Tyskland i 2009, svarende til ca. 9 % af alle personskadeulykker med 18-19-årige bilister.

Den franske model:

- Træning i køreskole fra 16 år– teori og mindst 20 timers praktisk træning
- Eleven må køre med erfaren ledsager på min. 28 år, når eleven har bestået teoriprøve og har erklæring fra kørerlærer om, at eleven har tilstrækkelige køreegenskaber
- Privat øvelseskørsel med erfaren bilist på mindst 3000 km
- To gange tre-timers feedbackmøder med kørelærer
- Incitamentpolitik: Særlige restriktioner og sanktioner gældende 3 år i den traditionelle undervisning, nedsættes til 2 år. Der gives reduktion i forsikringspræmier

Effekt

De aktuelt foreliggende informationer peger på, at der i den franske model ikke har kunnet påvises en positiv effekt. Tværtimod havde elever, som havde anvendt den franske model, en højere ulykkesrate end de elever, som fulgte den traditionelle undervisning. Resultaterne er tilbage fra 2004 og opdateret materiale fra Frakrig afventes.

Den østrigske model

Den østrigske model er udviklet i to omgange:

Fase 1 1999:

- Køreuddannelse kan påbegyndes efter det 16. år
- Køreskoleuddannelse på 26 teoritimer og 12 praktiske timer
- Privat øvelseskørsel på 3.000 timer med ledsager
- Supplerende køreskoleuddannelse
- Solokørsel fra 17. år

Effekt

Ulykkesreduktion på 15 % for 17-19-årige.

Fase 2 – fra 2003: Supplerende uddannelse inden for det første år efter erhvervelse af kørekort:

- Feedback-køretimer med kørelærer
- Køreteknisk træning

- Psykologiske gruppediskussioner
- Feedback-køretimer med kørelærer igen

Foreløbige vurderinger af effekt

- Nybegynder risiko nedsat signifikant efter nye supplerende tiltag
- Særlig stor effekt på de unge, mandlige bilister
- Reduceret ulykkesinvolvering på ca. 30 % de første 3 år
- 34 % reduktion i eneulykker

Det hollandske forsøg

I november 2011 igangsatte Holland et seksårigt pilotprojekt med privat øvelseskørsel "2 toDrive". Den hollandske model er meget lig den tyske model AD17.

- Mulighed for at begynde køreuddannelse som 16,5 år på køreskole
- Gennemføre og bestå en køreprøve som 17-årig
- Må efter køreprøve kun køre med en erfaren bilist som coach, indtil den unge er 18 år

Der forligger aktuelt ingen effektresultater på adfærd og ulykker, men eftersom den hollandske model er meget lig den tyske, vil det være meget værdifuldt at følge resultaterne fra Holland.

Sammenfattende bemærkninger

Det gælder for alle de præsenterede modeller, at kun en mindre del af de unge vælger muligheden for at køre som 17-årig. I Østrig er det mellem 15-25 %, i Frankrig ca. 28 % i Tyskland ca. 20 %. Mange vælger fortsat en traditionel køreuddannelse eller erhverver først kørekort efter de er fyldt 18 år.

Netop det forhold, at det kun er en mindre andel af de unge, som vælger en model med privat øvelseskørsel, har givet anledning til i det tyske og hollandske forsøg at lægge stor vægt på at afklare betydningen af selv-selektion. Har de, som vælger privat øvelseskørsel efter en 17-års model andre karakteristika end de unge, som vælger en traditionel køreuddannelse? Og hvad betyder det, hvis unge i stor skala anvender en 17-års model med privat øvelseskørsel?

Der er såvel i Tyskland og Holland tale om meget omfattende projekter. Rådet for Sikker Trafik afventer oplysning om omkostningerne ved hhv. den tyske og hollandske model.

Slutteligt skal tilføjes, at det er ikke muligt i et kort notat som dette at kortlægge alle aspekter og erfaringer fra de forskellige lande og sammenligne effekter. Det er fortsat Rådets anbefaling at sammensætte en arbejdsgruppe med repræsentation af fx DTU Transport, Politiet, Justitsministeriet, Rådet for Sikker Trafik og andre relevante parter for at vurdere grundlaget for et eventuelt forsøg i Danmark.

Kilder:

Machata, Klaus: "Measures for young drivers in Austria", ETSC PIN Talk, Budapest Juni 2011

SWOV (Institute for Road Safety Research, Holland): "Fact Sheet, Accompanied driving", 2012

CIECA/VdTÜV: "CIECA/VdTÜV workshop report on the role of Accompanied Driving in the category B driver training and licensing process", Berlin, December 2006

SWOV (Institute for Road Safety Research, Holland): "Accompanied driving: Who participate in 2toDrive and why? A questionnaire study among 16 and 17-year-olds in the Netherlands", 2013

Telefoninterviews med:

- Ingrid van Schagen i SWOV
- Joel Valmain fra det franske indenrigsministerium
- Stefan Siegeist fra Swiss Council for Accident Prevention
- Graziella Joost fra European Transport Safety Council, ETSC

Jesper Sølund, 5. februar 2014
