

**Hvor effektiv er den norske føreropplæringen  
sammenlignet med utenlandske  
føreropplæringsmodeller?**

**Hvilke andre trafikksikkerhetstiltak kan bidra til å  
redusere antall ungdomsulykker?**



Foto: Dundee Photographics / FreeDigitalPhotos.net

**Knut Olav Røssland Nestås**

**Stein Nordtvedt**

**Jarle Kjerngård**

**Kandidatoppgave**

**2-årig grunnutdanning**

**for trafikklærere**

**2011**



**Avdeling for  
trafikklærerutdanning,  
Stjørdal 2010**

## Sammendrag

Kandidatoppgaven vår er skrevet med bakgrunn i et ønske om å få vite mer om omfanget av ungdomsulykker, veid opp mot føreropplæringen, samt tilsvarende erfaringer fra utlandet. Målet med denne prosessen har vært å oppnå mer kunnskap om eventuelle løsninger og tiltak som kan bidra til å redusere antallet ungdomsulykker, noe vi i ettertid føler at vi har klart å formidle i oppgaven. Ungdomsulykker som tema er diskutert mye undervegs i trafikklærerutdanningen ved HiNT, og vil være noe vi kan ha nytte av i våre fremtidige roller innenfor trafikksikkerhetsarbeid.

Det er dessverre en kjensgjerning at unge førere er svært risikoutsatte i trafikken. Vi har derfor prøvd å lage en kunnskapsstatus basert på den norske føreropplæringen og sammenlignet den opp mot tilsvarende erfaringer fra utlandet.

I gruppen 16 – 24 år finnes det ungdom som opptrer klanderverdig med atferd preget av uaktsomhet, høy fart, rus og i noen tilfeller også bevisst uaktsomhet. Primært er det menn, og da unge menn, som representerer verstingene i trafikken. En brorpart av disse er tidligere straffet for kriminelle forhold, og ved tilfeller av uansvarlig kjøring, er det ofte påvist en kriminell forhistorie for fører. Vi kommer i oppgaven særskilt under «Andre tiltak» til å fokusere på målrettede virkemiddel mot denne gruppen, som tross alt har et begrenset omfang.

Vi har også innhentet og bearbeidet statistikk og data, for å se om det finnes noen sammenheng mellom føreropplæringsmodeller og ulykkestall. Ulykkesstatistikk er et saksfelt med store informasjonsmengder, og det finnes både nasjonale og internasjonale omfattende data rundt dette fagområdet.

Vi har med, basis i denne kunnskapsmengden, prøvd å samle dette til å bli en fornuftig helhet. Dette for å gi et klarere bilde av hva vi tror må til, for å kunne bedre og redusere ulykkesfrekvensen blant ungdom.

## Summary

Our candidate thesis is written and based on a desire to learn more about the extent of youth accidents weighed against the driver training, and similar experiences from other countries. The goal of this process has been to obtain more knowledge about possible solutions and measures that can help to reduce the number of youth accidents, which we in retrospect feel that we have managed to convey in this thesis. Youth accidents as a topic is widely discussed en route in the education of driving instructors at HiNT, and may be beneficial for our future roles in road safety work.

Unfortunately, it is a fact that young drivers are very vulnerable for hazards and pose a greater risk in the traffic. Based on this fact, we have tried to create a state of knowledge based on the Norwegian driver training and compared this against similar experiences from other countries.

In the group 16-24 years, there are young people with a reprehensible behaviour characterized by negligence, speeding, substance abuse and in some cases deliberate negligence. Primarily, there are men, and especially young men who represent the biggest risk takers in the traffic.

A large part of these risk takers have prior convictions for criminal matters, and also in case of irresponsible driving, the driver often have a proved criminal history. In this thesis we will in special, under the subject "Other measures" focus on this targeted group which after all has a limited scope.

We have also collected and processed statistics and data to see if there are any connections between the driver training models and accident rate. Accident statistics is an issue with large amounts of information, and there are both national and international comprehensive data about this field.

We have, based on this amount of knowledge, tried to make this thesis to be sensible and comprehensive. This to give a clearer picture of what we think is required in order to improve and reduce the accident rate among young people.

## Forord

Vi er tre studenter på trafikklærerutdanningen ved Høgskolen i Nord-Trøndelag som har valgt å skrive oppgave om temaet ungdomsulykker i relasjon opp mot føreropplæringen.

Temaet ungdomsulykker har vært en rød tråd gjennom studiet vårt så langt, og vi ville gjerne velge et tema som gjorde at vi kunne studere dette nærmere.

Til slutt endte vi opp med en litteraturstudie. Når vi var kommet godt i gang, innså vi at dette ble en langt mer slitsom, krevende og omstendelig prosess, enn det vi forventet. I ettertid er det derimot med lettelse vi ser tilbake på arbeidet som er gjort. Forskning er en prosess, som har vist seg å være utrolig omfangsrikt og tidkrevende, men likevel er vi glad for at vårt valg falt på en litteraturstudie, uansett hvor krevende og omstendelig dette viste seg å være. I tillegg har vi fått utfordret våre egne oppfatninger og blitt mer åpne og kritiske til hvilke tiltak som kan være fornuftige, og hvilke tiltak som kanskje bør unngås. Noen tiltak kan kanskje medføre at flere blir avstraffet, enn hva som er ønskelig.

Vi ønsker å sende en stor takk til vår hovedveileder Rolf Robertsen for god støtte og veiledning underveis i prosessen. Vi ønsker også å takke Bård Morten Johansen ved Trygg Trafikk og Dagfinn Moe ved SINTEF for deres bidrag og innspill.

---

Knut Olav Røssland Nestås

---

Stein Nordtvedt

---

Jarle Kjerngård

# Innholdsfortegnelse

Sammendrag .....	2
Summary .....	3
Forord.....	4
1 Innledning .....	6
2 Kunnskapsstatus .....	7
3 Metodedel .....	9
3.1 Datainnsamling.....	9
3.2 Databehandling.....	9
3.3 Kildekritikk .....	9
4 Resultater .....	11
4.1 Nasjonale tendenser.....	11
4.2 Internasjonale tendenser .....	15
4.3 Forskning fra SINTEF.....	18
5 Drøfting .....	20
5.1 Om gradvis førerrett .....	20
5.2 Internasjonal føreropplæring kontra norsk føreropplæring .....	21
5.3 Forslag til gradvis førerrett fra andre instanser .....	22
5.4 Andre forslag til tiltak <i>før</i> førerrett erverves .....	23
5.5 Andre forslag til tiltak <i>etter</i> erverving av førerrett.....	26
6 Konklusjon.....	28
7 Litteratur .....	29
Vedlegg .....	33

## 1 Innledning

Det er typisk norsk å være god, sa Gro Harlem Brundtland. Også innenfor føreropplæring oppfattes Norge, ikke bare som bra, men – kanskje – som et foregangsland. En slik hypotese, gjorde at vi ønsket å velge en problemstilling tilpasset temaet til vår oppgave, for å kunne studere dette nærmere.

Når vi innledningsvis begynte å jobbe med denne oppgaven, var det av interesse å vurdere hvilke fordeler en innføring av gradvis førerrett ville hatt for norsk ungdoms risikofaktor i trafikken, og hvilke konsekvenser dette vil få for f. eks ungdoms mobilitet og frihet. Av flere årsaker har vi undervegs i forskningen på området blant internasjonale og nasjonale erfaringer, gått litt vekk ifra denne innfallsvinkelen og også endret problemstillingen i tråd med dette. Vi har gradvis fått en mer helhetlig oversikt over kunnskapsområdet, og har etter hvert funnet det mer interessant å vurdere andre forslag til tiltak, enn innføring av en gradert eller gradvis førerrett. Spørsmålene vi endte opp med å stille oss selv, og som utviklet seg til å bli problemstillingene var: Hvor effektiv er den norske føreropplæringen sammenlignet med utenlandske føreropplæringsmodeller?

Hvilke andre trafikksikkerhetstiltak kan bidra til å redusere antall ungdomsulykker?

Hovedtemaene i denne oppgaven er å opprette en kunnskapsstatus på hvordan den norske føreropplæringen er bygget opp, studere nasjonale og internasjonale tendenser innenfor ulykkesstatistikk, vurdere forskning på området i form av rapporter og statistikker, samt forske på og innhente erfaringer fra andre sammenlignbare land.

Ut ifra dette blir det en drøfting hvor vi til dels oppsummerer, og dels forsøker å komme med alternative forslag. Vi vil òg konkludere med hva vi mener kan være en mer hensiktsmessig måte å gjøre endringer på, for å redusere risikofaktoren for unge førere.

## 2 Kunnskapsstatus

Som studenter ved HiNTs trafikkklærerutdanning, har temaet ungdomsulykker vært gjennomgående for studiet. Vi har skrevet flere oppgaver om temaet, og temaet vil også være essensielt for oss i det daglige virke som trafikkklærere.

### Dagens norske føreropplæring

Den norske modellen for føreropplæring er nedfelt i Nasjonal Transportplan 2002-2011 (NTP). Her pekes det på behovet for en styrking og mer helhetlig behandling av føreropplæringen i alle klasser. Tidligere måtte en person som ønsket å få førerrett i flere klasser ofte gå gjennom det samme lærestoffet flere ganger. Dagens opplæringsystem har blitt modulbasert og trinnstyrt for alle klasser, for å unngå slike gjentakelser, og tar hensyn til tidligere opplæring eleven har gjennomført.

Føreropplæringen gir ved hjelp av styringsdokumenter som NTP og Trafikkopplæringsforskriften klare retningslinjer for hvordan og hva som skal læres gjennom bruk av didaktiske kategorier og pedagogiske virkemidler. GDE-matrisen er lagt i bunn av opplæringen, og de ulike temaene i matrisen vektlegges på ulike tidspunkt i opplæringsforløpet. Refleksjon, selvinnsett, motivasjon og holdninger er ofte brukte begrep i læreplanen og skal sørge for at elevene får den rette kompetansen for å tilfredsstille kravene ved en førerprøve. For at fremtidige trafikanter skal kunne bidra med trafikksikker atferd, er det viktig med en god opplæring, og en holdningsskapende tilnærming innenfor en gitt ramme.

I opplæringsmodellen legges det større vekt på trafikksikkerhet hvor opplæringen skal være et verktøy for å redusere ulykkesrisikoen hos ungdom med et større fokus på risikoforståelse med hjelp av mengdetrening og overlæring. Et viktig moment er at unge førere skal bli trygg på egne kjøreferdigheter. Tanken er da at den som øver til å få førerrett får de nødvendige ferdighetene fortrinnsvis hos en trafikkskole, for deretter å trene videre på disse ferdighetene privat sammen med en ledsager.

Mengdetrening eller overlæring gjør at man gradvis automatiserer ferdighetene.

Statens vegvesen anbefaler at man øvelseskjører minst 140 timer eller 2000 km før førerprøven, hvor mesteparten skjer privat, og at føreropplæringen starter minst to år før førerprøven. Statens vegvesen anbefaler også at trinn 3 bør være fullført et års tid før

førerprøven, og da benytte dette året til å være “familiens sjåfør” for å få mest mulig kjøreefaring. Mye realistisk kjøretrening i en strukturert læreperiode kan gi et større grunnlag for at man erverver en kjørestil med lavere risiko.

Man er ikke en fullt utlært fører ved bestått førerprøve, men har bevist at man er flink nok til å trene videre på egenhånd. Trafikkopplæring er en livslang læringsprosess og læring som skal huskes må praktiseres, repeteres og videreutvikles.

Utfordringen med dagens modell er at det finnes ingen oppfølging av føreren etter bestått førerprøve. Man kan gå fra den ene dagen uten å ha noen rettigheter, til neste dag hvor du har alle rettigheter – uten noen form for begrensninger. Trygg Trafikk påpeker at det ikke finnes noen oppfølging for ferske førere.

Et annet ankepunkt ved dagens norske modell kan være at det ikke finnes noen oppfølging på om anbefalt mengdetrening faktisk blir gjennomført. Det er ingen kontrollinstans som sjekker, eller følger opp, kjøreefaring, annet enn den trafikkskolene fører på sine egne elever. NTP nevner at nettopp mengdetrening er en viktig del av opplæringen, men innrømmer samtidig at det er et behov for større kunnskap om mengdetrening og gjennomføringen av denne.

Opplæringsmodellen skal evalueres i løpet av 2011 for å avdekke hvilken effekt modellen har hatt på trafikksikkerheten. Eventuelle justeringer av modellen vil være avhengig av de resultatene man kommer frem til.



## **3 Metodedel**

### **3.1 Datainnsamling**

Vi har i hovedsak benyttet internett og søkemotorer for å finne rapporter, undersøkelser, artikler og statistiske data som er aktuelle for temaet i oppgaven. Vi har også hatt samtaler med representanter fra Trygg Trafikk og SINTEF som har gitt oss ulike innfallsvinkler til utforming av oppgaven. Vi fant det derimot utfordrende å få informasjon fra offentlige instanser utover det vi selv klarte å finne på internett. Vi foretok en del forespørsler til offentlige instanser innen transport og samferdsel, men hadde få fruktbare resultater av forespørslene.

Utgangspunktet for innsamling av data har vært at vi har jobbet med en litteraturstudie som også kan kalles en forskningsoversikt. Det vil si at vi har hatt tydelig fokus på allerede eksisterende litteratur og påfølgende bearbeiding av data. Vi har etterstrebet å være nøyaktige i vår innsamling, behandling og analysering av dataene for at resultatet ikke skal være preget av egne holdninger og meninger.

Dataene vi har benyttet er kontrollerbare og publisert ved anerkjente instanser.

### **3.2 Databehandling**

Data er hentet fra både nasjonale og internasjonale statistikker og databaser. Mye av jobben har bestått i å finne relevante kilder som har den informasjonen vi trenger, og vurdere om denne informasjonen er pålitelig og har gitte, tilfredsstillende standarder. Vi har funnet relativt mye på mange forskjellige områder, men tabellene, modellene og dataene våre har vi klart å samle i et regneark for videre bearbeiding av statistikker og grafer.

### **3.3 Kildekritikk**

Når vi innhenter informasjon, er det viktig at man vurderer hvilken verdi denne informasjonen har. For å vurdere nytten og kredibiliteten av det vi har av informasjon, kan vi bruke disse fire kriteriene (NTNU, 2011).

**Troverdighet**

**Objektivitet**

**Nøyaktighet**

**Egnethet**

I tråd med en slik kritisk innfallsvinkel til kildene vi skal bruke, har vi også tenkt grundig gjennom:

- **hvem** som har skrevet informasjonen
- **hva** slags innhold informasjonen har
- **når** informasjonen ble laget
- **hvor** informasjonen ble publisert
- **for hvem** informasjonen ble publisert
- **hvorfor** informasjonen ble produsert

Dette er i tråd med den kildekritiske holdningen som VIKO v/ NTNU ønsker at studentene skal ha, og er noe vi har brukt som veiledning i vårt kildearbeid. Vi vurderer de fire trinnene, TONE, som en konstruktiv måte å vurdere informasjonen vi har innhentet.

Vi har benyttet data som kommer fra anerkjente nasjonale og internasjonale nettsteder og rapporter som igjen ofte refererer til hverandre, og har ofte sammenfallende resultater og datamateriale. For å illustrere arbeidet vi har gjort, kan vi bruke EUs databaser som et eksempel. Datainnsamlingene til EU er stort sett like, da de har samme standard for innhenting av informasjon. Når vi har søkt i EUs databaser, har vi visst at det ligger stor pålitelighet i dataene, selv om disse kommer fra vidt forskjellige land. EU avgjorde allerede i 1993 at de skulle utarbeide en felles database over trafikkulykker for sine medlemsland, EEA og dermed Norge ble like etter inkludert. Informasjon om denne satsingen, Council Decision (1993), finnes i referanselisten.

## 4 Resultater

Det har vært viktig for oss å skille mellom nasjonale og internasjonale statistikker og føreropplæringsmodeller. Dette for å skape et tydeligere bilde av en nasjonal tendens, og en internasjonal tendens. Når denne jobben var gjort, ble det enklere å sammenligne forskjellene mellom ulykker i Norge og i de landene vi har valgt å jobbe med.

Målet var å finne statistikk som ville fortelle oss om norsk føreropplæring virker etter hensikten og dra erfaringer fra andre lands statistikk og opplæringsmodeller.

Et av de spørsmålene vi stilte oss selv var:

*Er det i sammenlignbare land eksempler på føreropplæringsmodeller som over tid har bidratt til å få antall dødsulykker ned, og kan Norge lære noe av dette?*

### 4.1 Nasjonale tendenser

#### Statistikk – Dødsulykker blant ungdom i Norge de siste 10 år

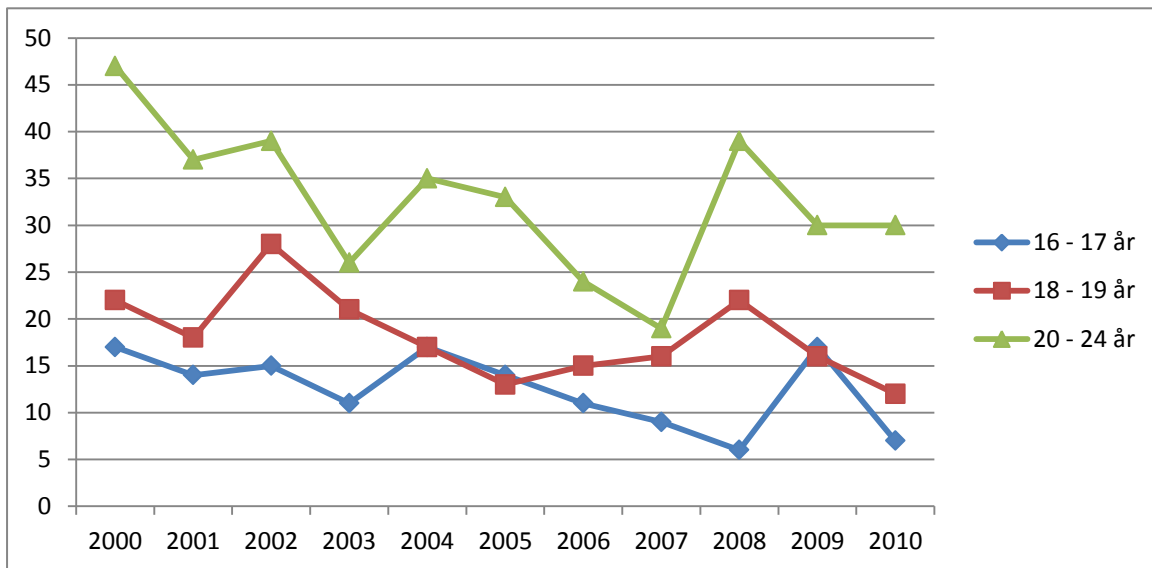
Vi har hatt interesse av å kartlegge norsk ulykkesstatistikk den siste tiårsperioden i forhold til antall dødsulykker i trafikken. Vi har valgt å fokusere på totalt antall drepte i Norge, og har ikke tatt hensyn til om den drepte er sjåfør, passasjer eller et annet uskyldig offer. Vi er klar over at det kan være svingninger i tallene og tilfeldig variasjon fra år til år. Eksempelvis en katastrofal bussulykke, kan gi en topp et år, uten at det viser det riktige bildet av en mer helhetlig tendens. Vi har likevel prøvd å gjøre det sånn, selv om dette medfører bruk av beskrivende statistikk. Dette har vi gjort for å foreta en vurdering av en eventuell tendens/utvikling over de siste ti årene.

Det har også interessert oss å studere nærmere en prosentvis fordeling av antall dødsulykker i aldersgruppen 16 - 24 sammenlignet med den øvrige befolkningen.

På denne måten kom vi frem til at det ville bli enklere å forsøke å isolere en tendens, i form av dødsfall blant unge i trafikken, i forhold til de øvrige trafikantene.

Tallene vi fikk viste seg derimot å være litt for variable, og nedgangen er så minimal sett i prosent, til at de gir oss noe entydig bilde. Derimot ser det ut som om det er lettere å vurdere tendensen i forhold til antall døde, her kan det se ut som om pilen peker i riktig retning.

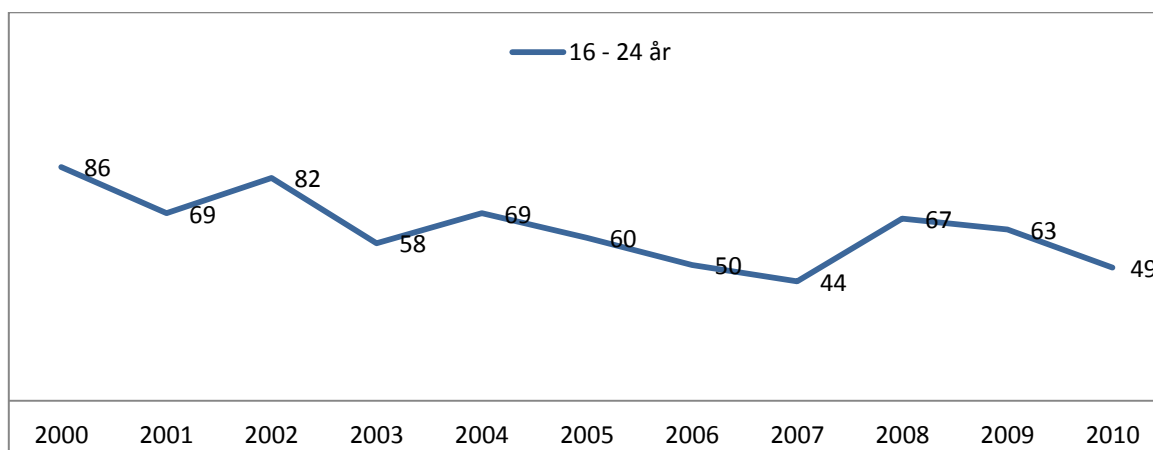
### Personer drept etter spesifikk aldersgruppe. 2000-2010



Figur 1, Personer drept etter spesifikk aldersgruppe, 2000-2010

Som vi kan se av figur 1, så går tallene ned denne tiårsperioden for de unge aldersgruppene, men det er samtidig variabelt fra år til år innenfor de ulike aldersgruppene. 16 – 17 åringene har hatt en veldig jevn og positiv trend, men fikk en liten oppgang i antall dødsulykker for 2009. Vi er usikre på hvorfor dette har skjedd, men det kan f. eks være en større ulykke som slår ut på statistikken. 18 – 19 åringene har hatt en jevn nedgang, men – faktisk – en liten oppgang etter den nye læreplanen ble innført i 2005. Om det er på grunn av dette, er heller uvisst, og vi kan ikke mer enn å spekulere i årsakene for denne oppgangen. Spesielt variabelt er det blant de mellom 20 – 24 år. Én av årsakene, kan være et forsinket opplæringsforhold. Altså at snittalderen for å ta førerkortet øker, og at man dermed “flytter” ferske sjåførere inn i en annen aldersgruppe, og at dette medfører en økt risikofaktor for eventuelle nye sjåførere i denne aldersgruppen.

### Totalt antall dødsulykker i aldersgruppen 16 - 24 år mellom 2000 - 2010:



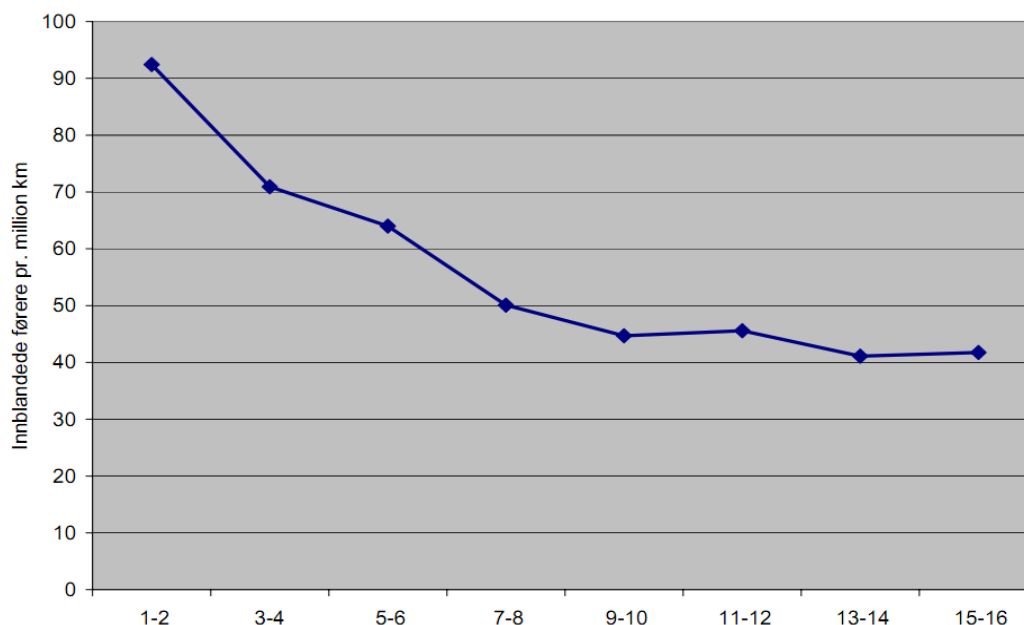
Figur 2

Denne figuren viser et totalt antall dødsulykker i aldersgruppen 16-24 år, for årene 2000 – 2010. Av figur 2 kan vi se at det totale antallet gradvis går ned over en tiårsperiode.

Tabell 1, Tabellen viser totalt antall dødsulykker i aldersgruppen 16 – 24 år for årene 2000-2010 i trafikken samlet sett, og den prosentvise andelen av ungdomsgruppen, i forhold til alle dødsulykker i trafikken for øvrig.

År	Ant. drepte tot.	Ant. drepte 16 - 24 år	Prosentvis fordeling
2000	341	86	25,22 %
2001	275	69	25,09 %
2002	310	82	26,45 %
2003	280	58	20,71 %
2004	257	69	26,85 %
2005	224	60	26,79 %
2006	242	50	20,66 %
2007	233	44	18,88 %
2008	255	67	26,27 %
2009	212	63	29,72 %
2010	210	49	23,33 %

### Selvrapporterte uhell i forhold til antall måneder med førerkort



Figur 3 Risiko for selvrapporterte uhell blant ferske førere, etter førerkortaldre i måneder (Sagberg, 2000) Kilde: TØI rapport 656/2003

Som figuren over viser, så faller ulykkesrisikoen i løpet av de første månedene etter førerprøven, og dette kan begrunnes med den kjøreeerfaringen de oppnår i disse månedene. Denne kjøreeerfaringen var det i NTP ment skulle vært flyttet til før førerprøven og var ett av de viktigste momentene for den nye læreplanen. Et utdrag, fra presentasjon av foredraget ”status fra nyere forskning om føreropplæring”, holdt av Pål Ulleberg ved Transportøkonomisk institutt, 2006, illustrerer dette. Ullebergs sitat vedr. risiko: «Størst ulykkesrisiko rett etter førerprøven - reduksjon på 50 % første 9 mnd. (både materiell- og personskadeulykker). »

Vi ser i tabell 1 at over perioden 2000 - 2010, er det en reell nedgang i antall drepte for aldersgruppen 16 - 24 år. Det har også generelt vært en nedgang blant antall trafikkdrepte i befolkningen for øvrig. Ut ifra statistikken fordelt prosentvis ser man en voldsom svingning. Man er helt nede i 18,88 % for 2007, men på det høyeste helt oppe i 29,72 % i 2009. Dette blir litt misvisende, da forskjellen i antall ikke er så dramatisk: 44 for 2007 mot 63 i 2009. Forklaringen er antall drepte totalt, og totalen påvirker således dataene når man deler dem opp hver for seg. Dette er enklere å se hvis tallene fra 2010 blir trukket inn i sammenligningen i tillegg. For 2010 var det 210 drepte totalt, mens det var 49 mellom 16 - 24 år, dette tilsvarer en prosent på 23,33 %. Vi ser at antall drepte totalt, er så godt som likt,

men antall drepte mellom 16 - 24 år er lavere. Disse variasjonene har vi - etter beste evne - prøvd å ta høyde for, når vi har analysert dem. Antall ungdom drept i trafikken går over tid ned, den samme utviklingen gjelder for befolkningen ellers. Derfor oppstår det gjerne en feiltolkning i resultatene mellom drepte i dødsulykker fordelt i antall og i prosent. Der tendensen er rimelig klar i antall (nedadgående), virker den å være mindre klar i prosent.

Men det kan være vanskelig å peke på trafikal opplæring som en sentral medvirkende faktor til dette. Eksempelvis utvikling av førerstøttesystemer og en gradvis utskifting i den nasjonale bilparken over tid, er vesentlige bidragsfaktorer til denne nedgangen. Transportøkonomisk institutt viser til finanskrisen som en potensiell bidragsfaktor: Et redusert salg av nye biler i kombinasjon med mindre aktivitet grunnet strammere privatøkonomi, påvirker antall døde i trafikken (Samferdsel 1/2009).

Samtidig ser vi internasjonal statistikk som tyder på en noenlunde tilsvarende nedgang i andre land, selv om disse landene ikke har tilsvarende omfattende trafikal opplæring som den norske modellen. Dette kommer vi tilbake til i kapittel 4.2 Internasjonale tendenser. Se også vedlegg 1.

Belgia vil være et spennende land å følge de neste årene. Etter å ha innført en ordning med gradert førerkort i 2006, skal det bli svært interessant og se om de greier å redusere ulykkesrisikoen. Vi velger å la være å inkludere tallene fra innføringen i 2006 og frem til i fjor, da dette systemet ennå er relativt nytt, og det er vanskelig å tolke de reelle endringene i statistikken. De unges andel av ulykkesfrekvensen i Belgia for 2008, var 21,72 % mot Norges 21,49 % (2008). Forskjellen her var altså minimal *før* endringen av gradert førerkort ble vedtatt.

## **4.2 Internasjonale tendenser**

### **Sammenlignbare land**

Vi har i utgangspunktet valgt land som har tilsvarende aldersgrense for førerrett som Norge for å skape en best mulig reell sammenligning. Som kontrast har vi valgt å inkludere UK, som med sitt liberale system og lavere aldersgrense for førerrett har en helt annen innretning på sin opplæringsmodell.

## Statistikk fra sammenlignbare land

Over hele verden har unge mennesker i alderen 15-24 en langt høyere risiko for å omkomme i trafikken enn alle andre aldersgrupper. Tabellen under viser det totale antall unge som omkom i trafikken i de utvalgte landene i tidsrommet 2000 – 2008.

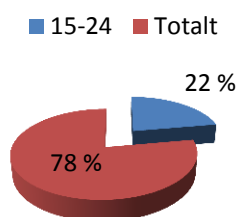
*Tabell 2. Sammenligning av antall drepte i aldersgruppen 15-24 sett i % av totalt antall drepte i trafikken i 15 land*

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Gjennomsnitt
Belgia	26,05 %	22,01 %	23,66 %	23,08 %	23,41 %	20,84 %	20,21 %	22,60 %	21,72 %	22,62 %
Danmark	23,09 %	21,11 %	22,03 %	19,21 %	20,87 %	21,75 %	27,45 %	18,72 %	20,44 %	21,63 %
Finland	16,92 %	24,02 %	21,20 %	18,73 %	25,33 %	18,21 %	26,19 %	24,47 %	22,09 %	21,91 %
Frankrike	24,90 %	26,12 %	24,79 %	25,16 %	26,65 %	26,78 %	25,91 %	24,89 %	25,54 %	25,64 %
Italia	20,34 %	18,14 %	18,57 %	18,36 %	19,10 %	19,42 %	17,83 %	17,79 %	16,91 %	18,50 %
Luxemburg	22,37 %	25,71 %	17,74 %	20,75 %	20,00 %	21,28 %	18,60 %	21,74 %	22,86 %	21,23 %
Nederland	25,97 %	21,95 %	27,05 %	22,67 %	24,00 %	20,67 %	19,86 %	23,41 %	20,53 %	22,90 %
Norge	26,10 %	25,09 %	26,45 %	21,43 %	28,79 %	27,68 %	21,49 %	19,31 %	28,24 %	24,95 %
Portugal	21,93 %	22,98 %	19,40 %	17,85 %	19,49 %	20,53 %	13,93 %	16,34 %	14,03 %	18,50 %
Spania	22,48 %	21,24 %	20,72 %	21,52 %	20,29 %	19,61 %	17,84 %	17,92 %	18,19 %	19,98 %
Sveits	19,76 %	20,22 %	23,00 %	22,53 %	25,29 %	18,83 %	17,03 %	14,58 %	15,69 %	19,66 %
Sverige	19,97 %	20,93 %	21,43 %	21,93 %	20,21 %	19,55 %	22,25 %	22,93 %	19,40 %	20,95 %
Tyskland	27,62 %	27,12 %	27,30 %	25,83 %	26,24 %	24,25 %	23,26 %	23,18 %	23,70 %	25,39 %
UK	22,77 %	24,90 %	25,66 %	26,60 %	27,52 %	27,64 %	27,68 %	27,17 %	26,54 %	26,28 %
Østerrike	24,69 %	22,96 %	22,49 %	23,09 %	23,46 %	24,48 %	22,47 %	24,17 %	23,56 %	23,49 %
<b>Gjennomsnitt</b>	<b>23,00 %</b>	<b>22,97 %</b>	<b>22,77 %</b>	<b>21,92 %</b>	<b>23,38 %</b>	<b>22,10 %</b>	<b>21,47 %</b>	<b>21,28 %</b>	<b>21,30 %</b>	<b>22,24 %</b>

I de utvalgte landene kan vi se en sammenlignbar tendens som i Norge; antallet dødsulykker blant unge går ned, men de unge har fortsatt en stor andel av det totale antallet trafikulykker.

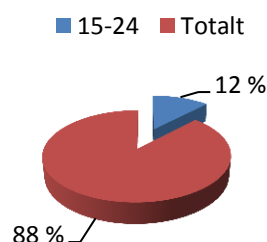


### Fordeling dødsulykker i gjennomsnitt 2000-2008 for 15 Europeiske land



Figur 4: Aldersgruppen 15-24's gjennomsnittlige andel av dødsulykker i perioden 2000-2008.

### Andel av befolkning i gjennomsnitt 2000 - 2008 for 15 Europeiske land

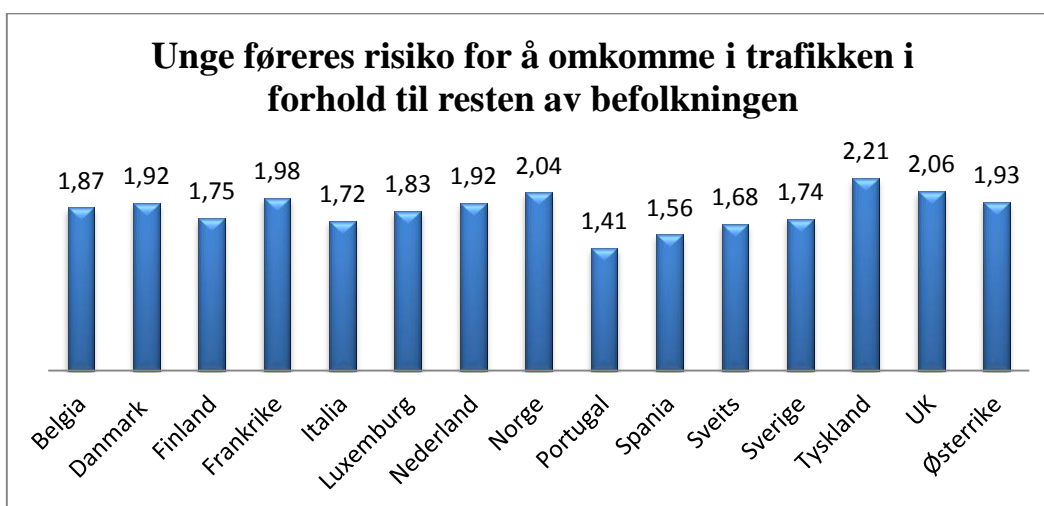


Figur 5: Aldersgruppen 15-24's andel av den totale befolkningen regnet i gjennomsnitt i perioden 2000-2008.

Denne unge aldersgruppen står for over 1/5 av alle dødsulykker i Europa, som grafen over til venstre illustrerer. Selv om ulykkestallene går ned, så beholder ungdom sin høye andel av dødsulykkene, til tross for at de bare gjennomsnittlig representerer 12 % av befolkningen.

Unge mennesker har en nesten dobbelt så stor risiko for å omkomme i trafikken som resten av befolkningen. De unges andel av dødsulykkene i trafikken i forhold til befolkning er påfallende lik over store deler av Europa, og skiller seg ikke mye fra tallene for Norge.

### Unge føreres risiko for å omkomme i trafikken i forhold til resten av befolkningen



Figur 6: Førere i aldersgruppen 15-24's risiko for å omkomme i trafikken, snitt 2000 - 2008.

### 4.3 Forskning fra SINTEF

Av tiltak som er utprøvd i en studie om aktiv og passiv risiko (Moe, Dagfinn, Elvsaas, Marianne Nordtømme og Øvstedahl, Liv Rakel, SINTEF, 2010), har de fleste i større eller mindre grad, vært med på å redusere risikoen for de unge bilførerne.

Den senere tid har det vært en reduksjon i antall ulykker for trafikanter i alle aldre.

Ulykkesstatistikken blant yngre bilførere er fortsatt veldig omfattende sammenlignet med befolkningen for øvrig, og det kommer frem i rapporten at det er en forholdsvis liten gruppe unge - primært menn - bilførere som representerer den største andelen av ulykkene.

De aller viktigste årsakene til dette er personlighetstrekk, biologisk forhold – hjernens modning og utvikling i tenårene, sosiale og kulturelle forhold og manglende kjøreeerfaring. SINTEF har foretatt mange studier og undersøkelser, og har funnet ut at en kombinasjon av spenningsbehov, aggressivitet, uansvarlighet og mangel på empati, er noen trekk hos denne særskilte risikogruppen, som er mest utsatt for risikofylt kjøreatferd og innehar en høyere ulykkesstatistikk enn ungdom ellers.

Erfaringer tilsier også at med flere ungdommer i bilen så kan gruppepress føre til en gjensidig negativ påvirkning.

For å illustrere noe av utfordringen med ungdoms behov for spenning, i kombinasjon med mangel på empati og uansvarlighet, velger vi å trekke frem følgende statistikk, sitat fra SINTEF i rapport:

*«Menn utgjør 90 % av de som har utvist klanderverdig atferd og 84 % av de som ikke har utvist klanderverdig atferd. I kategoriene “for høy fart etter forholdene” og “høy fart” er andelen menn rundt 80 %, og i kategoriene “svært høy fart”, “rus + fart”, “bevisst uaktsomhet + fart”, og “bevisst uaktsomhet” er andelen menn over 95 %.»*

I tabell 3 under ser vi fordelingen i forhold til klanderverdighet og alder framstilt.

Alder	under 20	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70 og over	Totalt
Ikke klanderverdig N=206	4,9	18,4	15,0	18,9	18,4	9,2	15,0	100
Klanderverdig N=219	24,2	30,1	19,6	11,9	8,2	3,2	2,7	100

*«Tabell 3 viser at i gruppen “ikke klanderverdig atferd” utgjør unge førere 4,9 % av førerne, mens i gruppen “klanderverdig atferd” utgjør de 24,2 %. Gjennomsnittsalderen for*

*gjerningsmenn som har utvist klanderverdig atferd er 32 år, mens gjennomsnittsalderen for de ikke klanderverdige er 47 år. Det vil si at det er spesielt de under 30 år som er overrepresentert blant klanderverdige gjerningsmenn.»*

Konklusjonen til SINTEF kan kort oppsummeres slik:

- Involvere ungdom som selv har vært utsatt for ulykker til å dele sine erfaringer med andre ungdom. Eksempelvis på Trafikalt grunnkurs.
- Gjennomføring av obligatoriske samlinger mellom tre til seks måneder etter ervervelse av førerrett.
- Kjøresimulator er også et redskap som med fordel kan benyttes mer enn det gjør i dag.
- Mer synlig politi fungerer forebyggende i trafikken. Det er bevist at kontroll med bilistene har en positiv effekt på trafikksikkerheten.
- Holdningskampanjer og kontroller bør samkjøres for å få best mulig effekt.
- Det har vært diskutert om holdningskampanjene har noe for seg, om virkningen har gitt resultater og her har det vært blandede resultater.

## 5 Drøfting

### 5.1 Om gradvis førerrett

Den opprinnelige problemstillingen vår omhandlet i hovedtrekk en eventuell innføring av gradvis førerrett. Våre intensjoner var å kartlegge hvordan en slik innføring ville kunne påvirke ungdomsulykkene, og hvilke fordeler og ulemper dette kunne medføre.

Kari Midtland, Transportøkonomisk institutt, foreslo allerede i 1993 at man kunne innføre restriksjoner eller begrensninger i førerretten. I de senere årene har det vært diskutert et samarbeid mellom trafikkskoler og den videregående skolen. Det har vært gjennomført forskjellige samarbeidsprosjekter i regi av trafikkskolene og den videregående skolen, men resultatet i forhold til økt trafikksikkerhet har vært vanskelig å måle. (Moe, D. mfl. SINTEF, 2010)

Etter hvert har vi derimot funnet data som tilsier at det er en forholdsvis liten gruppe som representerer de mest risikoutsatte blant de unge. Selv om det er fordeler med å innskrenke rettighetene til unge, risikoutsatte sjåførere, har vi kommet frem til at det blir for mange som må betale prisen for de 7 % som SINTEF viser til at dette gjelder. Vi kommer ytterligere inn på dette under kapittel 5.2.

Det er derimot ikke våre intensjoner å revolusjonere den norske modellen for føreropplæringen. Det vi imidlertid er interessert i, er å få mer kunnskap om hvorfor Norge har en så høy risikofaktor blant ungdom, til tross for vår omfattende føreropplæring sammenlignet med Europa.

Vi vil så i vår drøfting komme med forslag til alternative løsninger og tiltak som kan redusere denne risikofaktoren.

Innføring av en gradvis førerrett kan, etter vår mening, sees på som en kollektiv avstraffelse av hele ungdomsgruppen, og kan by på en rekke utfordringer med tanke på den norske infrastrukturen og topografiske forhold. I tillegg vil det kunne medføre store samfunnsmessige kostnader, og vise seg omfattende, byråkratisk og tungvint rent administrativt.

Samtidig frykter vi at en innføring av gradert førerrett kan medføre mistenkeliggjøring av all ungdom i alderen 16-24 år.

Gruppen ”Nei til gradert førerkort til ungdom!” hadde pr. 04.03.2011 hele 22,784 medlemmer i det sosiale nettverket ”Facebook”(Facebook, 2011). Dette illustrerer noe av motstanden mot en slik innføring og de restriksjoner et gradert førerkort vil medføre.

Andre restriksjoner som forbud mot kjøring på motorveg, nattekjøring, og/eller helgekjøring, kan ødelegge en del for f. eks ungdom ute i distriktene, de kan miste jobbmuligheter innenfor transportsektoren. Andre har kanskje ikke et godt nok kollektivt tilbud til at de kommer seg på jobb, skole og fritidstilbud.

Disse betraktningene i tillegg til opplysninger om fremtidige EU/EØS direktiv, har gjort at vi har valgt å se bort fra gradering av førerkort, og heller konsentrert oss om straffereaksjoner eller “gulrøtter” for å redusere antallet ungdomsulykker. Dette etter å ha fått signaler fra Christina Eriksen, rådgiver i Vegdirektoratet, om at gradert førerkort, kan være i konflikt med EUs førerkortdirektiver. Brevet fra Christina Eriksen ligger vedlagt oppgaven som vedlegg nummer tre.

## **5.2 Internasjonal føreropplæring kontra norsk føreropplæring**

Norge har et av verdens mest omfattende system for føreropplæring, og spesielt sammenlignet med våre utvalgte land, kan ikke vi direkte se at denne modellen har hatt stor innvirkning på ulykkesstatistikken.

Et godt eksempel her kan være å benytte risikofaktoren for britiske unge førere sammenlignet med risikofaktoren for unge norske førere (Figur 6).

Risikofaktoren er bortimot identisk, men føreropplæringen for UK er relativt liberal sammenlignet med Norge. En britisk ungdom vil ikke bli pålagt noen form for obligatorisk opplæring, og kan ta førerkortet allerede fra 17-årsalderen. En kortfattet oversikt over føreropplæring i våre utvalgte land ligger vedlagt som vedlegg 1.

Vi finner det derfor merkelig at Norge, med sin omfattende føreropplæring, er et av de landene med høyest risikofaktor blant ungdom.

Vi har ingen forutsetninger for å spekulere i hvorfor det er som det er i Europa, men vi kan fra nasjonale studier henvise til blant annet SINTEFs arbeid.

SINTEF har i en rapport henvist til en omfattende australsk studie. Denne studien viste at det var mulig å skille ut en gruppe unge voksne som hadde en særlig risikofylt føreratferd.

Denne særlig risikofylte gruppen omfatter kun 7 % av de unge (hvorav 77 % er menn).

Av studien kom det frem at de alltid kjørte over fartsgrensen, og at de også hadde opptrådt risikofylt som førere på andre måter på minst en av de siste 10 turene. De samme kjennetegnene gjelder for norsk ungdom.

Dette **kan** – for Norge - i kombinasjon med en gammel bilpark, dårlig vegnett og generelt krevende topografiske forhold slå ut negativt for oss sammenlignet med andre land. Sagt på en annen måte: Det kan være farligere å være en risikofylt sjåfør på en norsk landeveg med fjord på den ene siden og en fjellvegg på andre siden, enn en risikofylt fører på auto Bahn i Tyskland.

### **5.3 Forslag til gradvis førerrett fra andre instanser**

Flere instanser og organisasjoner har forsket på og kommet med sine egne forslag til modeller for gradvis førerrett, og vi vil her nevne forslaget fra Trygg Trafikk.

Trygg Trafikk nevner at ungdom er en utsatt gruppe når det gjelder ulykker i trafikken, og de er spesielt utsatt de første månedene etter førerprøven. Dette er årsaken til at Trygg Trafikk foreslo å prøve ut et fullskala forsøk på gradvis utvidelse av førerretten, for å redusere antall dødsulykker blant ungdom.

Ca. 850 18- og 19 åringer blir hvert år skadet eller drept trafikken. Til sammenligning er tallet for 28- og 29 åringer ca. 365 (2008).

En ung fører uten vesentlig mengdetrening har 30 ganger så stor risiko for å bli utsatt for en ulykke i trafikken, som en ung fører med vesentlig øvelseskjøring.

Trygg Trafikk mener at dersom gradvis utvidelse av førerretten innføres, så vil allikevel mobiliteten til unge førere begrenses i svært liten grad.

Trygg Trafikk ønsker å få i gang en diskusjon om ny føreropplæring. De har vært involvert i forhold til arbeidet med utarbeidelsen av dagens læreplan, men har fortsatt ikke lyktes med å få gjennomslag for sine forslag. I dag venter Trygg Trafikk på evalueringen av eksisterende føreropplæring som skal skje i løpet av 2011 (Johansen, Bård Morten, Trygg Trafikk).

Trygg Trafikk og Statens Havarikommisjon for trafikk skrev i en rapport i 2008 at det var på tide å utrede gradert førerrett etter mange ulykker blant ungdom. De ville utrede forbud mot helge – og nattkjøring, kjøring på motorveg, begrensning i antall passasjerer og begrensninger som følge av trafikkforseelser. Statens vegvesen var på det tidspunkt ikke villig til å foreta seg noe, grunnet fortløpende evaluering av dagens opplæringsmodell (Billing, Marianne, 2007).

Trygg Trafikk og Statens vegvesen i Sør – Trøndelag utformet et konsept for ny føreropplæring og hvordan et regionalt prosjekt kan utføres innenfor en ramme på tre år. Det var et ønske om å prøve ut et opplæringssystem i en mindre skala som kan bidra til mer mengdetrening. Erfaringsmessig har det i andre land blitt færre ulykker der gradvis førerrett er innført. Modellen de har utformet består av flere faser:

- Fase 1, grunnkurs – teori og praksis samt teorisamlinger for ledsagere
- Fase 2, kvalitets – og mengdetrening, kjøring privat og ved skole (12 mnd.)  
Teoretisk og praktisk vurdering, ledsager må også være med
- Fase 3, selvstendig fase hvor en trener på egenhånd under særlige vilkår, 2 samlinger må gjennomføres i denne perioden (6 mnd.)
- Fase 4, eleven må gi tilbakemelding de første 6 mnd. etter å ha kjørt opp

De ulike fasene innebærer ulike vilkår for eleven, blant annet må bilen være merket, ha en avtale med et forsikringsselskap, kan ikke kjøre med passasjerer, må kjøre på bestemte tidspunkt og føre loggbok (Robertsen, Rolf 2002).

Trygg Trafikk foreslår i sitt prosjekt å opprette en styringsgruppe hvor SINTEF bistår som eksterne rådgivere. Bestemte trafikkskoler og elever velges ut til å delta i prosjektet. Alle som deltar forplikter seg til å følge og fullføre prosjektet.

#### **5.4 Andre forslag til tiltak før førerrett erverves**

Etter hvert i arbeidet med denne rapporten, innså vi at det burde komme en tiltakspakke delt opp i to punkter, en før og en etter at førerretten erverves. Våre forslag, som utgjør vår modell, har vi valgt å gjøre rede for under.

Det er viktig at trafikalkompetanse og forståelse blir utviklet tidlig. Ideelt sett burde trafikk(oppdragelse) som emne, eller tema, innføres allerede fra barneskolen av. Med fokus på hvordan vi skal oppføre oss i trafikken. F. eks Trygg Trafikk kunne fått en større og viktigere rolle i det offentlige skoleverk, enn det organisasjonen har pr. i dag. Dette fordi Trygg Trafikk allerede har barn og unge som et viktig satsingsområde, og innehar mye kompetanse på feltet. Men det kunne også blitt vurdert om lærerne i det offentlige skoleverket kunne fått mer ansvar i samarbeid med en trafikksikkerhetsorganisasjon/instans. Dette betyr ikke nødvendigvis at trafikalt grunnkurs trenger å være en del av undervisningen i det offentlige, men at man kan begynne enda tidligere med holdningsskapende arbeid. Når elevene først kommer til det punkt at de skal begynne med trafikalt grunnkurs, bør vi, for å vite hvilke elever vi har med å gjøre, foreta en grundigere kartlegging av ulike elevtyper i den

innledende opplæringen. En slik kartlegging, mener vi, bør være et samarbeid mellom Statens Vegvesen og trafikkskolebransjen.

For å illustrere hvordan en slik kartlegging kan fungere, vil vi vise til et prosjekt i Lillehammer:

I overkant av 300 ungdommer fra Lillehammerområdet fikk i 2005 tilbud om individtilpasset undervisning på sikkerhetskurs på bane. Dette medførte at ungdommene måtte gjennomføre en holdningstest, og resultatet illustrerte hvilken type sjåfør de var. De fire kategoriene de ble delt inn i, var: *spenningssøkeren (A)*, *risikotakeren (B)*, *ansvarstakeren (C)* og *trygghetssøkeren (D)*.

Rapporten peker på at en slik individtilpasset undervisning vil være i tråd med læreplanen. Denne testen ble mottatt positivt av trafikklærerne som deltok i prosjektet, og de så at denne typen tilpasset undervisning kunne brukes i andre deler av opplæringen (Statens vegvesen, 2011). Vi mener at kurset fra Lillehammer illustrerer nytten av individtilpasset undervisning. Det er et kraftig verktøy man kan benytte seg av overfor ulike elever, som representerer vidt forskjellige holdninger, meninger og personligheter. Spesielt viktig er det å ta tak i de mer aggressive og risikotakende personlighetene i trafikken, gjennom en slik kartlegging kan man kanskje på et tidlig tidspunkt avdekke hvem som kan falle innenfor 7 % kategorien.

I og med at vi peker på en trafikal opplæring allerede fra barneskolen av, så bør vi vel også vurdere selve opplæringsforløpets varighet. Det at det finnes skoler som tilbyr intensiv undervisning over 14 dager, er ikke i tråd med hva vi tenker om vår modell. Vi ønsker også å unngå at elever kommer 3 måneder før 18-årsdagen sin, og vil ha en relativt intens opplæring, for å få førerkortet til de fyller 18 år. Derfor bør man prøve ut noen tiltak, for å komme denne utviklingen til livs. For eksempel kan det legges krav om at opplæringen skal gå jevnlig over en tidsbestemt periode. Et forslag vi har diskutert, er å sette krav om minimum 1 års varighet fra den dagen man har sin første praktiske kjøretime ved en trafikkskole, til eleven går opp til praktisk førerprøve. Hvordan dette blir i praksis, er det vanskelig for oss å komme med noen fasitsvar på, men vi mener det bør vurderes i sammenheng med vårt forslag til loggført mengdetrening. Et av incentivene for å tillate øvelseskjøring allerede fra 16-års alderen var at det skulle tilrettelegges for økt mengdetrening over en lengre periode for å skape sikrere unge førere. Imidlertid ser dette ikke ut til å ha vært særlig vellykket da mengdetrening ikke er en del av den obligatoriske opplæringen. Det er ingen kontrollinstanser som sjekker at mengdetrening er utført.



I Queensland, Australia, har de utviklet en modell med loggføring av minimum 100 timer øvelseskjøring. 10 av disse timene skal være kjøring i mørket, og loggboken må være godkjent av myndighetene før de kan gå opp til praktisk førerprøve.

Tilsvarende tiltak kan innføres i Norge for å pålegge ungdom mer kjøretrening i henhold til NTP. Loggføring og administrasjonen kan flyttes til autoriserte trafikkskoler. Elev og ledsager inngår avtale med trafikkskolen som igjen sørger for innrapportering til Trafikkskolenes Eksterne Applikasjon (TEA). Her kan det også legges inn mulighet for at både elev og ledsager må inn til oppfølging ved trafikkskolen etter ett gitt antall kjøretimer. Den øvrige obligatoriske kjøreopplæringen vil fortsatt gå i sin helhet gjennom trafikkskolene. Ser man dette opp mot vår intensjon om minimum 1 års varighet på den praktiske undervisningen, vil dette tillate mye mengdetrening, både før og etter at den obligatoriske og praktiske undervisningen er påbegynt.

I en slik sammenheng blir det viktig med kvalifiserte ledsagere, for at elevene skal få mest mulig utbytte av mengdetreningen. Statens vegvesen holder i enkelte distrikter informasjonsmøter for ledsagere, men vi mener det bør være både mer oppfølging og undervisning, og i forbindelse med en slik satsing bør det stilles noe strengere krav til en ledsager, enn det er pr. i dag.

For å få en bedre forståelse av trafikkbildet og tilegne seg grunnleggende trafikale kunnskaper, bør en gjeninnføring av obligatoriske teorikurs vurderes.

Tall fra Statens vegvesen indikerer at på landsbasis stryker ca. 50 % av kandidatene på teoriprøven (Statens vegvesen 2010b). Mange kandidater går opp til teoriprøven uten å være godt nok forberedt, og mye av dette kan skyldes at teorikurs ikke lenger er obligatorisk. Mange legger i tillegg alt for mye vekt på teoriprøvene som er tilgjengelig på internett fremfor å sette seg grundig inn i teorien. Tilegning av teoretiske trafikale kunnskaper er nå et selvstudium uten andre hjelpemidler enn læreboken. Det er en kjensgjerning at det for mange er vanskelig å tilegne seg optimal læring kun ved å lese teoribøker, da det ofte kreves litt andre læremetoder for å få skikkelig tak på stoffet.

Vi har mer tro på en teoretisk opplæring, hvor gruppesamtaler og dialog, bidrar til refleksjonsbasert læring, for at ungdommen selv kan komme frem til de riktige og ønskede holdninger og løsninger.

## 5.5 Andre forslag til tiltak etter erverving av førerrett

Utover de forslagene som vi har kommet med før førerretten er ervervet, mener vi at det er viktig å se på tiltak etter at kandidaten er ferdig med opplæringsforløpet. Et moment er at vi ønsker å bedre forholdene for de fleste unge førere, men vi ønsker også å få bedre bukt med de syv prosent av de unge førerne, som utgjør en fare for seg selv – og andre.

SINTEF viser i en rapport til et arbeid hvor Ulleberg har dokumentert at sinnemestringskurs, mot aggressive førere i USA, faktisk har hatt en positiv effekt. Innfallsvinkelen her har vært å ta i bruk slike kurs mot de som gjentatte ganger har brutt trafikklovgivningen, for å dempe deres aggresjon i trafikken. SINTEF har også foretatt en evaluering av kurs på straffedømte, dømt pga. trafikkovertrедelser. Dette er et prosjekt i regi og i samarbeid med Statens vegvesen i Øst – Finmark, kriminalomsorgen i Nordland, Troms og Finmark, Politi og påtalemyndighet, samt Trygg trafikk. Målet til gruppen var å komme fram til et bestemt kursopplegg, som kunne individtilpasses. Kurset skulle bestå av både teori og praksis, samt individuell oppfølging. Evalueringen konkluderte med at det må være et mål at den dømte selv, gjennom alternativ soning, får muligheten til å reflektere over sine handlinger.

Vi føler at alternative former for straff, som samfunnsstraff, kan være et nyttig virkemiddel fremfor fengselsstraff og bøter, for de som bryter trafikklovgivningen for første gang. På denne måten kan vi finne en målrettet metode å følge opp trafikklovbryterne. Vi er usikre på hvilken rehabiliterende effekt et fengselsopphold har på en ung trafikklovbryter. Terskelen for å begå en kriminell handling i trafikken, er å regne som en annen, enn eksempelvis et bankran eller narkotikasmugling. Aktsomhetskravet i trafikken er svært strengt, og den menneskelige faktor gjør at konsentrasjonssvikt og feilvurderinger fort kan oppstå. Når det gjelder overtredelse av fart med døden til følge, eller alvorlige personskader, så må det reageres med strengere virkemidler enn samfunnsstraff. Bruk av samfunnsstraff må betinges av alvorlighetsgrad, og bør avhenge av en individuell, skjønnsmessig vurdering i en eventuell rettsak.

Erfaringer fra f. eks Østerrike, etter trafikkforseelser, er at trafikklovbrytere må gjennomgå kurs for ferske bilførere. Det vil si at kurset omfatter oppfølgingstime og samtale med trafikkskole, samt 1 dags banetrening, inklusiv en psykologisk gruppediskusjon innen ett år. I Norge medfører dette at vi kan lage et program, som er avhengig av alvorlighetsgrad i forseelsen, som består av samfunnsstraff med tiltenkt rehabiliterende effekt, psykologisk oppfølging og kursing. Målet er å oppnå endringer i holdninger og trafikal atferd. Men det må

være et apparat som fanger opp trafikanter med gjentatte alvorlige, forseelser. En mer tradisjonell straffeutmåling bør da vurderes (Vedlegg 1).

I sammenheng med dette, mener vi at det er viktig å vurdere en lavere terskel for å miste førerretten. En arbeidsgruppe bestående av ansatte i Samferdselsdepartementet, Justisdepartementet, Politidirektoratet, Utrykningspolitiet og Vegdirektoratet har utarbeidet en revidering av prikkbelastningsordningen. Samferdselsminister Kleppa har fulgt dette opp, og nye regler for prikkbelastning vil trolig bli innført i løpet av svært få år (Trygg Trafikk, 2011). Dette er i tråd med hva vi tenker, men vi mener det bør settes inn i en større helhet.

Økt satsning på holdningskampanjer, og hyppigere og mer omfattende politikontroller, har en positiv effekt, viser en TØI rapport, med navn «Virker ‘Sei ifrå!’»-filosofien, fra 2007. Den slår fast: «Etter at ‘Sei ifrå!’ kom i gang i Hordaland og etter at kontrollvirksomheten på veg ble intensivert i Sogn og Fjordane, har det skjedd en signifikant reduksjon i antall hardt skadde og drepte ungdommer i bil på 25 %. »

Dette medfører at politiets kontroller må være overraskende på tid og sted, men med en større hyppighet. Dette vil igjen medføre at media må fokusere (tipses) mer på disse kontrollene slik at effekten blir best mulig, for det er mye bedre med en “synlig” kontroll, da den gir større effekt, enn en som ikke synes (Moe, D. mfl. SINTEF 2010). Straffene og gebyrene for trafikkovertrjedelse har i de senere årene blitt betydelig skjerpet i Norge og i 2004 ble prikkbelastning på førerkortet innført.

Slik håper man at risikotagerne blir mer oppmerksomme på konsekvensen av risikofylt kjøreatferd og lovbrudd i trafikken.

## 6 Konklusjon

*«Man skal ikke plage andre,  
man skal være grei og snill,  
og for øvrig kan man gjøre hva man vil.»*

– Fra Kardemommeloven, Thorbjørn Egner, 1955

Grunnregelen i vegtrafikklovens § 3 bygger på at alle skal være hensynsfulle, aktpågivende og varsomme i trafikken. Dette har klare likhetstegn med Kardemommeloven.

Vi mener at innføring av gradvis førerrett vil bli sett på som en avstraffing av alle i den unge aldersgruppen som søker førerrett. Vi mener det er viktigere å fokusere på de som ikke er 'greie og snille' i trafikken, og ønsker heller målrettede tiltak mot de som søker spenning, risiko og har en aggressiv fremtoning.

Denne gruppen på 7 % ødelegger for resten av aldersgruppen, og vi har en klar oppfatning av at en gradvis utvidelse av førerretten i mange tilfeller vil koste mer enn den smaker, og da særskilt for de fleste unge.

Gradvis førerrett er kanskje ikke vegen å gå da dette kan redusere framkommeligheten og friheten til ungdom, samt at det kan skape en del utfordringer i distriktene hvor kollektive tilbud ikke er tilstrekkelig.

De tiltakene vi selv har foreslått vil i forkant av førerprøven bidra til at samtlige vil få en positiv effekt ved å bli sikrere førere. Her kan vi også luke ut eventuelle verstinger ved kartlegging og tilrettelegge undervisningen deretter.

Tiltakene vi har foreslått etter førerprøven, vil være mer målrettet mot risikotakerne og i hovedsak kun straffe de som ikke etterlever lovverket.

Spørsmålet vi kan stille oss i etterkant er om våre forslag vil være gjennomførbare?

Selv mener vi at dette burde være mulig, men da med en gradvis innføring over et gitt tidsrom.

Statsråd Kleppa har allerede gått inn for å innføre dobbelt prikkbelastning i førerrettens prøveperiode. Dette er noe vi allerede har nevnt som et mulig tiltak, men vi mener at man må kunne se helheten og gjennomføre flere tiltak enn det foreslåtte.

En evaluering av opplæringsmodellen starter opp i år, og det skal bli spennende å se resultatene av denne evalueringen og hvilke tiltak regjeringen foreslår å iverksette.

## 7 Litteratur

Billing, Marianne, 2007, *Havarikommisjonen tilrår gradert kjørekort*. [online] Tilgjengelig fra: [http://www.tryggtrafikk.no/Havarikommisjonen+tilr%C3%A5r+gradert+kj%C3%B8rekort.b7C\\_wBjKXB.ips](http://www.tryggtrafikk.no/Havarikommisjonen+tilr%C3%A5r+gradert+kj%C3%B8rekort.b7C_wBjKXB.ips). [Lastet ned 27. Februar 2011]

Bjørnskau, Torkel, 2009, *Hvorfor ble færre drept?* [online], Tilgjengelig fra: <http://samferdsel.toi.no/article28200-156.html> [Lastet ned 28. Februar 2011]

CIECA, The international commission for driver testing, 2010, *Category B (passenger car) driver licensing in CIECA member countries*.

Council Decision 93/704/EC, 1993 [online], Tilgjengelig fra: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993D0704:EN:NOT> [Lastet ned 01. Mars 2011]

European Commission 2010, *EU energy and transport in figures, Statistical pocketbook 2010*

European Commission, Eurostat 2011, *Transport Statistical Database* [online], Tilgjengelig fra: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tsdtr420&plugin=1>, [Lastet ned 01. Mars 2011]

European Commission 2010, *CARE European Road Accident Database*, [online], Tilgjengelig fra: [http://ec.europa.eu/transport/wcm/road\\_safety/erso/safetynet/content/wp\\_1\\_care\\_accident\\_data.htm](http://ec.europa.eu/transport/wcm/road_safety/erso/safetynet/content/wp_1_care_accident_data.htm) [Lastet ned 01. Mars 2011]

European Commission, SafetyNet 2009, *Novice Drivers*

European Road Safety Observatory, ERSO, SafetyNet 2008, *Traffic Accident Data*, [online], Tilgjengelig fra: [http://ec.europa.eu/transport/wcm/road\\_safety/erso/safetynet/content/wp\\_1\\_care\\_accident\\_data.htm](http://ec.europa.eu/transport/wcm/road_safety/erso/safetynet/content/wp_1_care_accident_data.htm) [Lastet ned 01. Mars 2011]

European Road Safety Observatory, ERSO, 2008, *Annual Statistical Report 2008*.

European Road Safety Observatory, ERSO, 2008, *Traffic Safety Facts 2008, Young People (aged 16-24)*

Facebook, *NEI til gradert Fører kort til ungdom!*, [online] Tilgjengelig fra: <http://www.facebook.com/group.php?gid=290201003076>, [Lastet ned 04.03.2011]

International Road Federation, IRF 2009, *IRF World Road Statistics 2009, Data 2002-2007*

Johansen, Bård Morten, Trygg Trafikk, udatert notat, *Trygg Trafikk foreslår en ny føreropplæring: Gradvis utvidelse av kjøreretten.*

McKnight, A J og Peck, R C, 2002, *Graduated Driver Licensing: what works?* [online] Tilgjengelig fra: [http://injuryprevention.bmj.com/content/8/suppl\\_2/ii32.full](http://injuryprevention.bmj.com/content/8/suppl_2/ii32.full) [Lastet ned 27. Februar 2011]

Moe, Dagfinn, Elvsaas, Marianne Nordtømme og Øvstedahl, Liv Rakel, 2010. *Aktiv og passiv risiko, Studie av høyrisikogrupperne unge- og eldre bilførere med forslag til risikoreducerende tiltak.* SINTEF A15755 ISBN 978-82-14-0488-1.

Moe, Dagfinn, 2002, notat, *Forslag til gjennomføring av opplæring til fører kort klasse B med bruk av et "gradert fører kort system,* SINTEF

Nettavisen, 2010, *Vil at du skal miste lappen raskere,* [online] Tilgjengelig fra: <http://www.nettavisen.no/motor/article2972756.ece>, [Lastet ned 27. Februar 2011]

NTNU, Tangen, Lisbeth, Kildekritikk, [online]. Tilgjengelig fra: <http://www.ntnu.no/viko/kildekritikk> , [Lastet ned 27. Februar 2011]

OECD, The International Transport Forum 2010. International Traffic Safety Data & Analysis Group, IRTAD, *Road Safety 2010, Annual Report.*

OECD/ECMT, European Conference Of Ministers Of Transport 2006, *Young Drivers The Road to Safety.*

OECD 2011, *Statistics from A to Z – Transports* [online] Tilgjengelig fra:  
<http://www.oecd.org/dataoecd/61/23/38106880.xls>, [Lastet ned 27. Februar 2011]

Queensland Government Australia, *Getting a license* [online] Tilgjengelig fra:  
<http://www.tmr.qld.gov.au/Licensing/Getting-a-licence/Car-licence.aspx> [Lastet ned 27.  
Februar 2011]

Robertsen, Rolf, Seniorrådgiver Statens vegvesen, 2002, *Prosjektpresentasjon for fylkestrafikksikkerhetsutvalget for Nord- og Sør-Trøndelag*.

Sagberg, Fridulv, 2011, *Mer kjøretrening og gradert førerkort kan redusere risikoen* [online]  
Tilgjengelig fra: <http://samferdsel.toi.no/article29856-1268.html> [Lastet ned 27. Februar  
2011]

Sagberg, Fridulv, Bjørnskau, Torkel, 2003, *Uerfaren bak rattet, Hva forklarer nye føreres ulykkesreduksjon de første månedene med førerkort*. TØI 656/2003

Sandberg, Kari, 2007, *Gradvis utvidelse av kjøreretten*. [online] Tilgjengelig fra:  
[http://www.tryggtrafikk.no/Gradvis+utvidelse+av+kj%C3%B8reretten.b7C\\_wtLMYk.ips](http://www.tryggtrafikk.no/Gradvis+utvidelse+av+kj%C3%B8reretten.b7C_wtLMYk.ips)  
[Lastet ned 27. Februar 2011]

Statens vegvesen, 2010 a, *Snart 16 år*, [online] Tilgjengelig fra:  
<http://www.vegvesen.no/Forerkort/Foreropplaering/Ovelseskjoring/Snart+16+ar> [Lastet ned  
01. Mars 2011]

Statens vegvesen, 2009, *Høring - Forslag til endringer i førerkortforskriften - fritak for gebyr ved bestått teoriprøve på første forsøk m.m.*, [online] Tilgjengelig fra:  
[http://www.vegvesen.no/\\_attachment/120961/binary/225999](http://www.vegvesen.no/_attachment/120961/binary/225999) [Lastet ned 01. Mars 2011]

Statens vegvesen, udatert rapport, *Nå treffer vi eleven mer “hjemme”*, [online] Tilgjengelig fra:  
[http://www.vegvesen.no/\\_attachment/61135/binary/13756](http://www.vegvesen.no/_attachment/61135/binary/13756), [Lastet ned 01. Mars 2011]

Statens vegvesen, 2010 b, *Nøkkeltall, førerprøver*, [online] Tilgjengelig fra:  
[http://www.vegvesen.no/\\_attachment/178825/binary/369756](http://www.vegvesen.no/_attachment/178825/binary/369756) [Lastet ned 01. Mars 2011]

Statistisk Sentralbyrå, SSB, 2011, *Statistiske data Transport*. [online] Tilgjengelig fra: [http://statbank.ssb.no/statistikkbanken/Default\\_FR.asp?Productid=10.12&PXSid=0&nvl=true&PLanguage=0&tilside=selecttable/MenuSelP.asp&SubjectCode=10](http://statbank.ssb.no/statistikkbanken/Default_FR.asp?Productid=10.12&PXSid=0&nvl=true&PLanguage=0&tilside=selecttable/MenuSelP.asp&SubjectCode=10) [Lastet ned 01. Mars 2011]

Sunde, Simen Slette, 2009, *Vil ha flere prikker for flere lovbrudd*, [online] Tilgjengelig fra: [http://www.tryggtrafikk.no/Vil+ha+flere+prikker+for+flere+lovbrudd.b7C\\_wBzS3-.ips](http://www.tryggtrafikk.no/Vil+ha+flere+prikker+for+flere+lovbrudd.b7C_wBzS3-.ips), [Lastet ned 27. Februar 2011]

SUPREME (Summary and Publication of Best Practices in Road Safety in the EU-Member States plus Switzerland and Norway), Transport Research Arena Europe 2008, *Best Practises For Road Safety in Europe: A Systematic Approach*.

SWOV Institute for Road Safety Research, the Netherlands 2008, *SUNFlowerNext, Towards a composite road safety performance index*

Transportøkonomisk institutt, 2007 a, *Transportsikkerhetshåndboken*. TØI ISBN 82-480-0204-7

Transportøkonomisk institutt, 2007 b, *Virker "Sei ifrå!"-filosofien* TØI 881/2007

United Nations Economic Commission for Europe, UNECE 2011, *Statistical Database/Transport Statistics/Road Traffic Accidents*, [online] Tilgjengelig fra: [http://w3.unece.org/pxweb/dialog/varval.asp?ma=ZZZ\\_TRAccKTGory\\_r&path=../database/STAT/40-TRTRANS/01-TRACCIDENTS/&lang=1&ti=Persons+Killed+or+Injured+in+Road+Traffic+Accidents+by+Country,+Category+of+User,+Accident+Type,+Age+Group+and+Time](http://w3.unece.org/pxweb/dialog/varval.asp?ma=ZZZ_TRAccKTGory_r&path=../database/STAT/40-TRTRANS/01-TRACCIDENTS/&lang=1&ti=Persons+Killed+or+Injured+in+Road+Traffic+Accidents+by+Country,+Category+of+User,+Accident+Type,+Age+Group+and+Time), [Lastet ned 27. Februar 2011]

World Health Organization, WHO 2011, *Data and statistics*, [online] Tilgjengelig fra: <http://apps.who.int/whosis/database/mort/table1.cfm>, [Lastet ned 27. Februar 2011]

Øien, Kristin, 2008, *Etterlyser ungdomsstrategi*. [online] Tilgjengelig fra: [http://www.tryggtrafikk.no/Etterlyser+ungdomsstrategi.b7C\\_wBjQ2V.ips](http://www.tryggtrafikk.no/Etterlyser+ungdomsstrategi.b7C_wBjQ2V.ips), [Lastet ned 27. Februar 2011]



## **Vedlegg**

**Vedlegg 1 – Summarisk oversikt over føreropplæring i 14 Europeiske land.**

Land	Belgia	Danmark	Finland	Frankrike	Hellas	Luxemburg	Nederland
Startalder for øvelseskjøring	17 for Formula n.1, 18 for Formula n. 2	17,5	17,5 år	16 år	18 år	17,5 år eller 17 år ved ledsaget øvelseskjøring	18
Krav om kjørebrev før øvelseskjøring starter?	36M for Formula n.1 eller 18M for Formula n.2	Nei	Nei	Ja	Ja	Kun et offisielt dokument	Nei
Kriterier for øvelseskjøring	Formula n.1: Teori-prøve før ledsaget kjøring. Kjøring over 36 måneder, maks en passasjer i bilen. Ny teori-prøve dersom førerprøve ikke er tatt i perioden. Formula n.2: Etter 20 timers praksis (fra 18 år), kan kjøre alene opp til 18 måneder før praktisk førerprøve.	Trinnvis opplæring gjennom en trafikkskole bestående av 24 praktiske og 28 teoretiske timer.	Føreropplæringen består av 2-fase system hvor det kan velges å trene enten ved en trafikkskole eller med foreldre. Opplæringen ved trafikkskole består av 20 timer teori og 15 timer praktisk kjøring.	Enten kjøring kun ved en trafikkskole, eller kombinasjon av 20 kjøretimer ved trafikkskole og 3000 km ledsaget øvelseskjøring. I tillegg kommer 2 x 3 veiledningstimer sammen med trafikklærer, elev og ledsager.	Opplæring kan kun foregå ved autoriserte trafikkskoler.	Trafikkskoleelever: 12 timer teori/16 timer praksis ved trafikkskole. Ledsagerelever: 12 timer teori/12 timer praksis og bestått teori-prøve. 4 obligatoriske kjøretimer ved slutten av opplæringen. Ledsager må delta på 2 praktiske øvelser og levere rapport til trafikkskolen.	Kun ved trafikkskole
Krav til ledsager	Innehatt førerkort i 8 år og være registrert bosatt i Belgia	-	Minst 21 år gammel og innehatt førerkortet i 3 år	28 år gammel	Ikke tillatt.	Førerkort i minst 6 år, 5 år sammenhengende, 2 timers kjøring med trafikklærer, ingen trafikkforseelser.	-
Obligatoriske praktiske kjøretimer ved trafikkskole	Nei	24 timer	15 timer	20 timer	20 timer	16 timer	42 timer
Obligatoriske teoretiske timer ved trafikkskole	Nei	28 timer	20 timer	Nei	20 timer	12 timer	0
Teoretisk prøve	Før øvelseskjøring for Formula n.1 og før øvelseskjøring ved trafikkskole for Formula n.2	Når praktisk trening er fullført og før praktisk prøve	Kan tas etter at teoretisk trening er gjennomført	Ledsagerelever må prøven tas før øvelseskjøring. Trafikkskoleelever tar testen ved slutten av opplæringen.	Etter treningen er fullført	Etter avsluttende opplæring for trafikkskoleelever, 17 år for ledsagerelever.	Må være bestått før praktisk prøve
Alder teoretisk prøve	17 år	Før 18 år	Før 18 år	16 år for ledsagerelever, 17,5 år for trafikkskoleelever.	18 år	17,5 år eller 17 år ved ledsaget øvelseskjøring	18
Alder praktisk prøve	18 år	18 år	18 år	18 år	18 år	18	18
Minste alder for å kjøre på egenhånd	18 år	18 år	18 år	18 år	18 år	18	18
Prøveperiode på førerrett	2 år	3 år	1,5 år	3 år	Nei	2 år	5 år
Kriterier og konsekvenser av trafikkforseelser i prøveperioden	Alvorlige trafikkforseelser i prøveperioden kan førerretten tapes, må teoretisk og praktisk prøve gjenopptas. Formula n.2: Maks en passasjer som er minst 24 år og har klasse B førerkort. Kjøring mellom klokken 22.00 og 06.00 på fredager, lørdager og søndager eller under og før nasjonale helligdager forbudt	Taper førerretten ved: Overskridelse av fartsgrense med 70% Føring av kjøretøy med totalvekt over 3.5 tonn Kjøring i påvirket tilstand Ved tap må føreren: 1) Gjennomføre 7 timer teori/8 timer praksis ved trafikkskole og/eller 2) Delta på kurs rettet mot alkohol og trafikk og 3) Bestå en praktisk prøve		Begrensninger i perioden: 80 km/t der fartsgrensen er 90 km/t, 100 km/t ved 110 km/t, 110 km/t ved 130 km/t. Skilt merket med A bak på bilen. 3 prikker i prøveperioden betinger deltakelse på forbedringskurs for nye førere. Mister førerretten etter 6 prikker på førerkortet mot 12 prikker normalt.	-		3 trafikkforseelser i prøveperioden som f.eks å ligge 30 km/t over fartsgrensen fører til inndragelse av førerkortet.
Obligatorisk oppfølging etter førerprøve?	Nei	Nei	1,5 time praksis med trafikklærer, test av sosial kompetanse, dagskurs på bane og diskusjon i grupper. 4 teoritimer og 4 praktiske timer i perioden 6-24 måneder etter førerprøven.	Nei	Nei	Fase 2 må fullføres innen 2 år etter førerprøven. Inneholder 1 dags banekurs og diskusjoner i grupper.	Nei

Land	Portugal	Spania	Sverige	Sveits	Tyskland	Østerrike	UK
Startalder for øvelseskjøring	17,5	17 år	16 år	18	17,5 år for vanlig trafikkskoleopplæring og 16,5 år for ledsaget opplæring	17,5 år for L18-program, 16 år for L17-program	17 (16, spesielle regler for handikappede)
Krav om kjørebrev før øvelseskjøring starter?	Ja	Nei	Ja	Ja	Nei	Nei	Midlertidig førerkort
Kriterier for øvelseskjøring	Kun ved trafikkskoler	Veldig strenge og spesifiserte regler for øvelseskjøring gjør at kun 1% tar øvelseskjøring privat.	Ingen spesielle regler unntatt alder.	Ingen spesielle regler unntatt alder.	Førerprøve kan tas ved fylte 17 år fulgt av en obligatorisk ledsaget periode til fylte 18 år.	L18 følger vanlig trafikkskole. L17 er kombinasjon av teori og praksis som starter ved trafikkskole og fortsetter med minst 3000 km ledsaget øvelseskjøring. Etter hver 1000 km må elev og ledsager til trafikkskolen for teoretiske og praktiske øvelser.	Liberal system, normalt med blanding av ledsaget øvelseskjøring og kjøring ved trafikkskole.
Krav til ledsager	-	Minst 25 år gammel, førerkortet i minst 5 år og ha spesialtillatelse.	Minst 24 år gammel, førerkort i minst 5 år de siste 10 årene. Ledsager må ha deltatt på et 3 timers ledsagerkurs.	Minst 23 år gammel og har 3 års kjøreefaring.	Minst 30 år gammel, innehatt førerkort i 5 år, maks 3 prikker på førerkortet og må være registrert ved navn	Minst 25 år gammel, førerkortet i 3 år, ha nære relasjoner til eleven. Ingen alvorlige trafikkkforseelser de siste 3 årene.	Innehatt førerkort minst 3 år, må være over 21 år gammel.
Obligatoriske praktiske kjøretimer trafikkskole	32 timer	0	Risikokurs 3 timer praksis	0	12 x 45 minutter	12 timer	0
Obligatoriske teoretiske timer trafikkskole	28	0	Risikokurs 3 timer teori	8 timers trafikkkforståelseskurs	14 x 90 minutter	32 timer	0
Teoretisk prøve	Bestått før praktisk prøve	Etter fullført praktisk trening	Ved slutten av opplæringen	Før praktisk trening starter	Ved slutten av opplæringen	Bestått før praktisk prøve	Kan taes når midlertidig førerkort er mottatt.
Alder teoretisk prøve	18	18	18	18	17 3/4 for trafikkskole, 16 3/4 for ledsagerelev.	18 år for L18 og 17 år for L17	17 (16 for handikappede)
Alder praktisk prøve	18	18	18	18	18 år eller 17 for ledsaget kjøring	18 år for L18 og 17 år for L17	17
Minste alder for å kjøre på egenhånd	18	18	18	18	18 år	17 år for L17	17
Prøveperiode på førerrett?	3 år	3 år	2 år	3 år	2 år	2 år	2 år
Kriterier og konsekvenser av trafikkkforseelser i prøveperioden	Tap av førerrett ved 2 farlige eller 1 veldig farlig trafikkkforseelse i prøveperioden.	Maks 8 prikker i førerkortet mot normalt 12 prikker i prøveperioden. Alkoholgrense på 0.15 mg de første 2 årene. Maks hastighet på 80 km/t det første året.	Dersom førerretten mistes i perioden, må teoretisk og praktisk prøve gjenopptas.	Tapes førerretten i prøveperioden, utvides perioden med ytterligere 1 år. Ved 2. gangs tap av førerrett i perioden må hele opplæringen tas på nytt etter møte med trafikkkpsykolog.	Nulltoleranse for alkohol i prøveperioden eller til fylte 21 år. Delta på kurs ved visse trafikkkforseelser. Prøveperioden kan da utvides med inntil 2 år.	Nulltoleranse alkohol	Førerkortet inndras etter 6 prikker mot 12 etter prøveperioden. Må ta ny praktisk førerprøve.
Obligatorisk oppfølging etter førerprøve?	Nei	Nei	Nei	1 dags trening ved baneøvelser, 1 dag med gruppesamtaler og vurdering av hverandres kjøring og trening i økonomisk kjøring.	Nei	Kurs for ferske bilførere. Oppfølgingstime og samtale med trafikkskole, 1 dags banetrening og psykologisk gruppediskusjon innen et år.	Nei

**Vedlegg 2 – Utdrag av innsamlede data benyttet i oppgaven.**

Land	År	<15	15-17	18-24	25-49	50-64	65+	Ukjent	Sum alle dødsulykker	Andel menn	Andel kvinner	Sum 15-24	15-24 i % av dødsulykker	Totalt antall ulykker	Total befolkning	15-24 i andel av befolkning	15-24 i % av befolkning	15-24 risikofaktor(% av dødsulykker delt på % av befolkning)	Antall kjøretøy personbil/MC/Moped
Belgia	1991	69	73	421	724	226	347	13	1 873	1 380	492	494	26,37 %	-	9 986 975	1 378 067	13,80 %	1,91	-
Belgia	1992	90	68	392	637	196	277	11	1 671	1 225	445	460	27,53 %	-	10 021 997	1 350 296	13,47 %	2,04	-
Belgia	1993	63	55	363	655	237	277	10	1 660	1 237	423	418	25,18 %	54933	10 068 319	1 330 758	13,22 %	1,91	4285001
Belgia	1994	67	53	385	676	211	290	10	1 692	1 270	422	438	25,89 %	53018	10 100 631	1 314 114	13,01 %	1,99	4397696
Belgia	1995	77	55	288	600	178	237	14	1 449	1 094	354	343	23,67 %	50744	10 130 574	1 299 358	12,83 %	1,85	4473709
Belgia	1996	53	54	261	550	162	267	9	1 356	1 020	336	315	23,23 %	48750	10 143 047	1 283 178	12,65 %	1,84	4551663
Belgia	1997	54	50	252	578	183	237	10	1 364	1 018	345	302	22,14 %	50078	10 170 226	1 269 689	12,48 %	1,77	4640660
Belgia	1998	87	49	297	610	185	260	12	1 500	1 080	419	346	23,07 %	51167	10 192 264	1 256 721	12,33 %	1,87	4732844
Belgia	1999	65	39	287	580	189	233	4	1 397	1 021	376	326	23,34 %	51601	10 213 752	1 247 890	12,22 %	1,91	4844182
Belgia	2000	52	55	328	608	176	238	13	1 470	1 102	367	383	26,05 %	49065	10 239 085	1 243 920	12,15 %	2,14	4956376
Belgia	2001	63	46	281	632	192	264	8	1 486	1 102	384	327	22,01 %	47444	10 263 414	1 242 788	12,11 %	1,82	5033850
Belgia	2002	36	47	262	568	171	210	12	1 306	962	341	309	23,66 %	43693	10 309 725	1 246 076	12,09 %	1,96	5093000
Belgia	2003	32	39	241	484	166	240	11	1 213	911	299	280	23,08 %	43853	10 355 844	1 250 440	12,07 %	1,91	5140000
Belgia	2004	26	32	240	509	150	201	4	1 162	908	250	272	23,41 %	43565	10 396 421	1 256 023	12,08 %	1,94	5196426
Belgia	2005	37	31	196	473	160	186	6	1 089	823	260	227	20,84 %	40366	10 445 852	1 260 948	12,07 %	1,73	5265000
Belgia	2006	32	21	195	482	141	193	5	1 069	818	248	216	20,21 %	41114	10 511 382	1 269 772	12,08 %	1,67	5336000
Belgia	2007	30	27	215	464	159	170	6	1 071	850	215	242	22,60 %	43239	10 584 534	1 280 532	12,10 %	1,87	5423000
Belgia	2008	35	28	177	411	139	149	5	944	717	221	205	21,72 %	42115	10 666 866	1 292 831	12,12 %	1,79	5519000
Danmark	1991	46	35	102	174	85	163	1	606	434	170	137	22,61 %	-	5 146 469	758 005	14,73 %	1,53	-
Danmark	1992	29	31	114	192	70	141	0	577	416	159	145	25,13 %	-	5 162 126	738 335	14,30 %	1,76	-
Danmark	1993	32	28	86	168	74	170	0	558	397	158	114	20,43 %	8513	5 180 614	722 225	13,94 %	1,47	1932037
Danmark	1994	24	24	103	180	70	145	0	546	386	160	127	23,26 %	8279	5 196 642	712 342	13,71 %	1,70	1936911
Danmark	1995	28	26	128	163	78	159	0	582	383	199	154	26,46 %	8373	5 215 718	702 308	13,47 %	1,97	2023518
Danmark	1996	37	27	95	154	72	129	0	514	370	144	122	23,74 %	8080	5 251 027	693 277	13,20 %	1,80	2105241
Danmark	1997	24	16	101	160	56	132	0	489	367	122	117	23,93 %	8004	5 275 121	675 274	12,80 %	1,87	2175117
Danmark	1998	20	20	81	180	75	123	0	499	357	142	101	20,24 %	7556	5 294 860	655 377	12,38 %	1,64	2238139
Danmark	1999	38	21	95	173	70	117	0	514	372	142	116	22,57 %	7605	5 313 577	637 645	12,00 %	1,88	2293974
Danmark	2000	25	30	85	144	80	134	0	498	347	151	115	23,09 %	7340	5 330 020	621 120	11,65 %	1,98	2328060
Danmark	2001	21	23	68	147	70	102	0	431	314	117	91	21,11 %	6856	5 349 212	605 296	11,32 %	1,87	2362446
Danmark	2002	14	26	76	172	72	103	0	463	344	119	102	22,03 %	7122	5 368 354	598 518	11,15 %	1,98	2393222
Danmark	2003	22	16	67	166	62	99	0	432	310	122	83	19,21 %	6748	5 383 507	595 155	11,06 %	1,74	2415501
Danmark	2004	20	10	67	142	50	80	0	369	271	98	77	20,87 %	6207	5 397 640	593 555	11,00 %	1,90	2466758
Danmark	2005	13	20	52	124	52	70	0	331	251	80	72	21,75 %	5412	5 411 405	597 123	11,03 %	1,97	2557802
Danmark	2006	13	19	65	91	46	72	0	306	219	87	84	27,45 %	5403	5 427 459	605 580	11,16 %	2,46	2479184
Danmark	2007	20	18	58	145	69	95	1	406	300	105	76	18,72 %	5549	5 447 084	619 076	11,37 %	1,65	2751456
Danmark	2008	19	14	69	146	61	97	0	406	299	107	83	20,44 %	5020	5 475 791	638 060	11,65 %	1,75	204770

Land	År	<15	15-17	18-24	25-49	50-64	65+	Ukjent	Sum alle dødsulykker	Andel menn	Andel kvinner	Sum 15-24	15-24 i % av dødsulykker	Totalt antall ulykker	Total befolkning	15-24 i andel av befolkning	15-24 i % av befolkning	15-24 risikofaktor(% av dødsulykker delt på % av befolkning)	Antall kjøretøy personbil/MC/Moped
Tyskland	1991	-	-	-	-	-	-	0	11 300	-	-	0	0,00 %	-	79 753 227	10 684 907	13,40 %	0,00	-
Tyskland	1992	-	-	-	-	-	-	0	10 631	-	-	0	0,00 %	-	80 274 564	10 272 910	12,80 %	0,00	-
Tyskland	1993	-	-	-	-	-	-	0	9 949	-	-	0	0,00 %	385384	80 974 632	9 970 035	12,31 %	0,00	42629000
Tyskland	1994	-	-	-	-	-	-	0	9 814	-	-	0	0,00 %	392754	81 338 093	9 617 104	11,82 %	0,00	43515000
Tyskland	1995	-	-	-	-	-	-	0	9 454	-	-	0	0,00 %	388003	81 538 603	9 298 111	11,40 %	0,00	44400294
Tyskland	1996	-	-	-	-	-	-	0	8 758	-	-	0	0,00 %	373082	81 817 499	9 156 818	11,19 %	0,00	45124998
Tyskland	1997	-	-	-	-	-	-	0	8 549	-	-	0	0,00 %	380835	82 012 162	9 047 935	11,03 %	0,00	45722772
Tyskland	1998	-	-	-	-	-	-	0	7 792	-	-	0	0,00 %	377257	82 057 379	9 025 523	11,00 %	0,00	46346630
Tyskland	1999	-	-	-	-	-	-	0	7 772	-	-	0	0,00 %	395689	82 037 011	9 077 119	11,06 %	0,00	47244000
Tyskland	2000	240	336	1 736	2 832	1 044	1 311	4	7 503	5 434	2 065	2 072	27,62 %	382949	82 163 475	9 159 497	11,15 %	2,48	47182300
Tyskland	2001	231	286	1 606	2 591	980	1 283	0	6 977	5 052	1 923	1 892	27,12 %	375345	82 259 540	9 256 689	11,25 %	2,41	47940000
Tyskland	2002	216	318	1 550	2 560	962	1 236	0	6 842	4 952	1 889	1 868	27,30 %	362054	82 440 309	9 394 744	11,40 %	2,40	48224300
Tyskland	2003	208	316	1 392	2 457	910	1 329	1	6 613	4 854	1 757	1 708	25,83 %	354534	82 536 680	9 514 459	11,53 %	2,24	48767900
Tyskland	2004	153	264	1 269	2 123	827	1 201	5	5 842	4 264	1 571	1 533	26,24 %	339308	82 531 671	9 621 676	11,66 %	2,25	49204000
Tyskland	2005	159	224	1 076	1 930	804	1 162	6	5 361	3 913	1 445	1 300	24,25 %	336618	82 500 849	9 678 080	11,73 %	2,07	49993000
Tyskland	2006	136	173	1 011	1 824	791	1 154	2	5 091	3 717	1 371	1 184	23,26 %	327984	82 437 995	9 689 597	11,75 %	1,98	50539000
Tyskland	2007	111	176	971	1 799	736	1 153	3	4 949	3 638	1 309	1 147	23,18 %	335845	82 314 906	9 610 634	11,68 %	1,99	44750000
Tyskland	2008	102	174	887	1 515	727	1 066	6	4 477	3 247	1 229	1 061	23,70 %	320614	82 217 837	9 498 464	11,55 %	2,05	44980000
Spania	1991	346	407	2 165	3 426	1 264	1 088	142	8 838	6 802	1 954	2 572	29,10 %	-	38 874 573	6 567 666	16,89 %	1,72	-
Spania	1992	339	308	1 866	3 088	1 102	976	139	7 818	5 931	1 807	2 174	27,81 %	-	39 003 524	6 577 410	16,86 %	1,65	-
Spania	1993	279	257	1 379	2 531	929	854	146	6 375	4 768	1 558	1 636	25,66 %	79925	39 131 966	6 574 374	16,80 %	1,53	14719389
Spania	1994	246	229	1 170	2 199	846	796	127	5 613	4 221	1 346	1 399	24,92 %	78474	39 246 833	6 551 252	16,69 %	1,49	15021644
Spania	1995	233	227	1 125	2 303	872	844	145	5 749	4 253	1 437	1 352	23,52 %	83586	39 343 100	6 504 024	16,53 %	1,42	15513439
Spania	1996	193	213	1 034	2 157	911	855	119	5 482	4 079	1 335	1 247	22,75 %	85588	39 430 933	6 433 082	16,31 %	1,39	16062017
Spania	1997	184	235	1 043	2 245	862	900	135	5 604	4 178	1 345	1 278	22,81 %	86067	39 525 438	6 335 060	16,03 %	1,42	16623000
Spania	1998	208	262	1 155	2 413	922	890	108	5 958	4 421	1 478	1 417	23,78 %	97570	39 639 388	6 212 263	15,67 %	1,52	17411057
Spania	1999	209	226	1 078	2 345	842	910	128	5 738	4 263	1 409	1 304	22,73 %	97811	39 802 827	6 071 639	15,25 %	1,49	18252000
Spania	2000	182	217	1 082	2 405	865	849	178	5 778	4 323	1 338	1 299	22,48 %	101729	40 049 708	5 917 650	14,78 %	1,52	18895000
Spania	2001	160	201	971	2 354	811	867	153	5 517	4 123	1 325	1 172	21,24 %	100393	40 476 723	5 776 627	14,27 %	1,49	19634000
Spania	2002	151	173	935	2 298	808	835	148	5 348	4 008	1 263	1 108	20,72 %	98433	40 964 244	5 631 869	13,75 %	1,51	20249840
Spania	2003	156	190	972	2 368	733	817	163	5 399	4 062	1 246	1 162	21,52 %	99987	41 663 702	5 519 541	13,25 %	1,62	20201846
Spania	2004	127	169	793	2 109	677	746	120	4 741	3 551	1 124	962	20,29 %	94009	42 345 342	5 397 481	12,75 %	1,59	20202000
Spania	2005	120	138	733	1 967	688	719	76	4 441	3 446	958	871	19,61 %	91187	43 038 035	5 284 907	12,28 %	1,60	22056000
Spania	2006	109	131	601	1 952	591	671	49	4 104	3 192	899	732	17,84 %	99797	43 758 250	5 189 562	11,86 %	1,50	25498100
Spania	2007	99	135	550	1 817	566	604	52	3 823	2 985	823	685	17,92 %	100508	44 474 631	5 111 760	11,49 %	1,56	26502100
Spania	2008	83	95	469	1 400	465	544	44	3 100	2 413	676	564	18,19 %	93161	45 283 259	5 070 524	11,20 %	1,62	-

Land	År	<15	15-17	18-24	25-49	50-64	65+	Ukjent	Sum alle dødsulykker	Andel menn	Andel kvinner	Sum 15-24	15-24 i % av dødsulykker	Totalt antall ulykker	Total befolkning	15-24 i andel av befolkning	15-24 i % av befolkning	15-24 risikofaktor(% av dødsulykker delt på % av befolkning)	Antall kjøretøy personbil/MC/Moped
Frankrike	1991	526	380	2 591	4 120	1 283	1 561	21	10 483	7 704	2 778	2 971	28,34 %	-	58 313 439	8 751 941	15,01 %	1,89	-
Frankrike	1992	456	327	2 523	3 856	1 219	1 499	21	9 901	7 275	2 626	2 850	28,78 %	-	58 604 851	8 592 817	14,66 %	1,96	-
Frankrike	1993	434	324	2 350	3 897	1 242	1 610	11	9 868	7 169	2 689	2 674	27,10 %	137500	58 885 929	8 484 061	14,41 %	1,88	26869000
Frankrike	1994	429	301	2 026	3 530	1 104	1 617	12	9 019	6 484	2 536	2 327	25,80 %	132726	59 104 320	8 368 349	14,16 %	1,82	27252000
Frankrike	1995	413	353	1 906	3 596	1 093	1 522	8	8 891	6 420	2 471	2 259	25,41 %	132949	59 315 139	8 262 683	13,93 %	1,82	27391000
Frankrike	1996	385	321	1 758	3 443	1 046	1 578	10	8 541	6 160	2 380	2 079	24,34 %	125406	59 522 297	8 197 710	13,77 %	1,77	27778000
Frankrike	1997	403	409	1 766	3 341	1 020	1 494	12	8 445	6 199	2 245	2 175	25,75 %	125202	59 726 386	8 115 036	13,59 %	1,90	28387000
Frankrike	1998	386	342	1 924	3 584	1 087	1 587	8	8 918	6 441	2 477	2 266	25,41 %	124387	59 934 884	8 028 941	13,40 %	1,90	29131000
Frankrike	1999	352	394	1 847	3 337	1 059	1 443	55	8 487	6 158	2 329	2 241	26,41 %	124524	60 158 533	7 925 798	13,17 %	2,00	29853000
Frankrike	2000	336	308	1 704	3 204	1 017	1 370	141	8 080	6 127	1 951	2 012	24,90 %	121223	60 545 022	7 883 513	13,02 %	1,91	30470000
Frankrike	2001	273	324	1 807	3 281	995	1 393	87	8 160	6 103	2 057	2 131	26,12 %	116745	60 979 315	7 910 056	12,97 %	2,01	31140000
Frankrike	2002	245	254	1 644	3 084	977	1 361	90	7 655	5 786	1 869	1 898	24,79 %	105470	61 424 036	7 984 694	13,00 %	1,91	31601000
Frankrike	2003	203	241	1 283	2 340	783	1 120	87	6 057	4 622	1 435	1 524	25,16 %	90220	61 864 088	8 042 521	13,00 %	1,94	32008000
Frankrike	2004	175	198	1 276	2 175	730	962	14	5 530	4 181	1 349	1 474	26,65 %	85390	62 292 241	8 123 331	13,04 %	2,04	32362000
Frankrike	2005	130	218	1 206	2 032	698	1 014	20	5 318	4 004	1 314	1 424	26,78 %	84525	62 772 870	8 195 140	13,06 %	2,05	32580000
Frankrike	2006	120	183	1 037	1 739	644	921	65	4 709	3 554	1 155	1 220	25,91 %	80309	62 998 773	8 165 340	12,96 %	2,00	32910000
Frankrike	2007	150	166	984	1 789	627	896	8	4 620	3 502	1 118	1 150	24,89 %	81272	63 645 065	8 181 370	12,85 %	1,94	30700000
Frankrike	2008	114	136	956	1 624	622	823	0	4 275	3 262	1 013	1 092	25,54 %	74487	64 004 333	8 158 374	12,75 %	2,00	-
Italia	1991	262	273	1 600	2 489	1 228	1 539	718	8 109	6 163	1 920	1 873	23,10 %	-	56 744 119	8 872 806	15,64 %	1,48	-
Italia	1992	216	395	1 653	2 494	1 229	1 613	454	8 054	6 133	1 880	2 048	25,43 %	-	56 772 923	8 760 907	15,43 %	1,65	-
Italia	1993	208	368	1 382	2 239	1 112	1 390	489	7 188	5 540	1 623	1 750	24,35 %	153393	56 821 250	8 555 084	15,06 %	1,62	32178785
Italia	1994	224	316	1 297	2 288	1 070	1 601	295	7 091	5 368	1 723	1 613	22,75 %	170679	56 842 392	8 338 210	14,67 %	1,55	35777000
Italia	1995	188	282	1 351	2 314	1 091	1 497	296	7 019	5 348	1 672	1 633	23,27 %	182761	56 844 408	8 070 763	14,20 %	1,64	36945384
Italia	1996	186	260	1 222	2 201	1 076	1 435	295	6 675	5 048	1 628	1 482	22,20 %	183415	56 844 197	7 810 824	13,74 %	1,62	36858482
Italia	1997	170	216	1 131	2 354	1 026	1 548	267	6 712	5 145	1 567	1 347	20,07 %	190031	56 876 364	7 540 872	13,26 %	1,51	37171610
Italia	1998	144	218	1 058	2 274	944	1 379	298	6 315	4 833	1 481	1 276	20,21 %	204615	56 904 379	7 286 364	12,80 %	1,58	38230086
Italia	1999	140	201	1 133	2 547	974	1 391	302	6 688	5 192	1 496	1 334	19,95 %	225646	56 909 109	7 030 021	12,35 %	1,61	39445436
Italia	2000	136	211	1 225	2 608	1 029	1 437	415	7 061	5 430	1 631	1 436	20,34 %	256546	56 923 524	6 770 161	11,89 %	1,71	40410939
Italia	2001	187	199	1 088	2 686	1 001	1 369	566	7 096	5 342	1 754	1 287	18,14 %	263100	56 960 692	6 548 088	11,50 %	1,58	41466842
Italia	2002	196	187	1 109	2 670	973	1 461	384	6 980	5 402	1 578	1 296	18,57 %	265402	56 993 742	6 345 415	11,13 %	1,67	42296906
Italia	2003	148	216	989	2 560	919	1 379	352	6 563	5 154	1 409	1 205	18,36 %	252271	57 321 070	6 185 307	10,79 %	1,70	38686393
Italia	2004	124	213	956	2 400	837	1 293	299	6 122	4 877	1 245	1 169	19,10 %	243490	57 888 245	6 131 642	10,59 %	1,80	38548000
Italia	2005	131	211	919	2 284	783	1 199	291	5 818	4 575	1 243	1 130	19,42 %	240011	58 462 375	6 098 866	10,43 %	1,86	39605000
Italia	2006	110	186	825	2 290	802	1 220	236	5 669	4 392	1 277	1 011	17,83 %	238124	58 751 711	6 071 979	10,33 %	1,73	40586000
Italia	2007	95	190	723	2 187	681	1 105	150	5 131	4 126	1 005	913	17,79 %	230871	59 131 287	6 050 986	10,23 %	1,74	41270000
Italia	2008	86	163	637	1 938	660	1 100	147	4 731	3 766	965	800	16,91 %	218963	59 619 290	6 080 290	10,20 %	1,66	-

Land	År	<15	15-17	18-24	25-49	50-64	65+	Ukjent	Sum alle dødsulykker	Andel menn	Andel kvinner	Sum 15-24	15-24 i % av dødsulykker	Totalt antall ulykker	Total befolkning	15-24 i andel av befolkning	15-24 i % av befolkning	15-24 risikofaktor(% av dødsulykker delt på % av befolkning)	Antall kjøretøy personbil/MC/Moped
Luxemburg	1991	6	5	24	32	5	9	2	83	59	23	29	34,94 %	-	384 400	50 199	13,06 %	2,68	-
Luxemburg	1992	3	0	17	23	10	14	2	69	45	24	17	24,64 %	-	389 600	49 335	12,66 %	1,95	-
Luxemburg	1993	5	4	14	31	8	12	4	78	53	25	18	23,08 %	1040	394 750	48 727	12,34 %	1,87	244691
Luxemburg	1994	2	1	9	38	9	4	2	65	53	12	10	15,38 %	1176	400 200	48 369	12,09 %	1,27	257327
Luxemburg	1995	1	3	16	30	8	8	4	70	51	19	19	27,14 %	1078	405 650	48 065	11,85 %	2,29	240072
Luxemburg	1996	2	3	12	38	8	3	5	71	56	15	15	21,13 %	1050	411 600	48 210	11,71 %	1,80	245550
Luxemburg	1997	3	0	17	25	3	9	3	60	41	19	17	28,33 %	1017	416 850	47 956	11,50 %	2,46	253425
Luxemburg	1998	2	0	8	35	4	7	1	57	49	8	8	14,04 %	1058	422 050	47 713	11,31 %	1,24	263352
Luxemburg	1999	2	1	11	27	10	7	0	58	42	16	12	20,69 %	1076	427 350	48 121	11,26 %	1,84	274294
Luxemburg	2000	3	1	16	34	11	10	1	76	59	17	17	22,37 %	899	433 600	48 877	11,27 %	1,98	284572
Luxemburg	2001	5	2	16	27	12	7	1	70	52	17	18	25,71 %	772	439 000	50 528	11,51 %	2,23	292945
Luxemburg	2002	3	1	10	36	5	5	2	62	50	12	11	17,74 %	769	444 050	50 872	11,46 %	1,55	319000
Luxemburg	2003	1	1	10	27	8	6	0	53	43	10	11	20,75 %	720	448 300	51 099	11,40 %	1,82	326000
Luxemburg	2004	0	2	8	24	2	14	0	50	34	16	10	20,00 %	716	454 960	52 752	11,59 %	1,72	336000
Luxemburg	2005	4	1	9	21	4	8	0	47	30	17	10	21,28 %	777	461 230	53 971	11,70 %	1,82	3107000
Luxemburg	2006	0	0	8	24	5	3	3	43	33	10	8	18,60 %	805	469 086	55 322	11,79 %	1,58	354000
Luxemburg	2007	2	2	8	22	4	7	1	46	38	7	10	21,74 %	954	476 187	56 128	11,79 %	1,84	362000
Luxemburg	2008	0	0	8	16	5	4	2	35	27	8	8	22,86 %	927	483 799	57 147	11,81 %	1,94	-
Nederland	1991	86	92	270	402	159	272	0	1 281	933	347	362	28,26 %	-	15 010 445	2 314 598	15,42 %	1,83	-
Nederland	1992	92	58	234	413	152	304	0	1 253	881	372	292	23,30 %	-	15 129 150	2 260 551	14,94 %	1,56	-
Nederland	1993	86	72	228	403	134	312	0	1 235	899	336	300	24,29 %	40222	15 239 182	2 202 215	14,45 %	1,68	6189000
Nederland	1994	93	52	241	451	172	289	0	1 298	928	370	293	22,57 %	41394	15 341 553	2 144 656	13,98 %	1,61	6541000
Nederland	1995	87	75	220	472	171	309	0	1 334	951	383	295	22,11 %	42642	15 424 122	2 066 978	13,40 %	1,65	6663000
Nederland	1996	66	69	222	412	138	273	0	1 180	838	342	291	24,66 %	41000	15 493 889	2 003 748	12,93 %	1,91	6707000
Nederland	1997	66	59	200	430	142	266	0	1 163	827	336	259	22,27 %	41000	15 567 107	1 953 319	12,55 %	1,77	6829822
Nederland	1998	47	54	209	383	146	227	0	1 066	768	294	263	24,67 %	41300	15 654 192	1 911 773	12,21 %	2,02	7041040
Nederland	1999	77	59	193	373	146	242	0	1 090	802	282	252	23,12 %	42271	15 760 225	1 891 378	12,00 %	1,93	6757000
Nederland	2000	56	54	227	366	144	235	0	1 082	784	294	281	25,97 %	37946	15 863 950	1 883 351	11,87 %	2,19	6977000
Nederland	2001	48	56	162	363	142	222	0	993	743	246	218	21,95 %	35313	15 987 075	1 893 206	11,84 %	1,85	7172000
Nederland	2002	37	62	205	355	114	213	1	987	734	246	267	27,05 %	33538	16 105 285	1 912 744	11,88 %	2,28	7349000
Nederland	2003	64	54	179	363	147	221	0	1 028	758	262	233	22,67 %	31635	16 192 572	1 931 739	11,93 %	1,90	7425000
Nederland	2004	35	39	154	263	113	199	1	804	568	224	193	24,00 %	27758	16 258 032	1 940 716	11,94 %	2,01	7529000
Nederland	2005	31	33	122	261	115	188	0	750	540	210	155	20,67 %	27007	16 305 526	1 948 735	11,95 %	1,73	7645000
Nederland	2006	37	33	112	233	105	209	1	730	518	212	145	19,86 %	24527	16 334 210	1 955 786	11,97 %	1,66	7798000
Nederland	2007	36	32	134	223	103	181	0	709	517	192	166	23,41 %	25819	16 357 992	1 964 523	12,01 %	1,95	7977000
Nederland	2008	23	32	107	228	113	174	0	677	498	179	139	20,53 %	23708	16 405 399	1 982 483	12,08 %	1,70	-



Land	År	<15	15-17	18-24	25-49	50-64	65+	Ukjent	Sum alle dødsulykker	Andel menn	Andel kvinner	Sum 15-24	15-24 i % av dødsulykker	Totalt antall ulykker	Total befolkning	15-24 i andel av befolkning	15-24 i % av befolkning	15-24 risikofaktor(% av dødsulykker delt på % av befolkning)	Antall kjøretøy personbil/MC/Moped
Østerrike	1991	66	54	399	541	216	272	3	1 551	1 151	400	453	29,21 %	-	7 710 882	1 145 863	14,86 %	1,97	-
Østerrike	1992	56	55	341	494	208	249	0	1 403	1 021	382	396	28,23 %	-	7 798 899	1 120 555	14,37 %	1,96	-
Østerrike	1993	53	60	303	456	165	245	1	1 283	948	335	363	28,29 %	41791	7 882 519	1 093 035	13,87 %	2,04	3882622
Østerrike	1994	54	61	318	485	188	232	0	1 338	1 007	331	379	28,33 %	42015	7 928 746	1 055 336	13,31 %	2,13	4021595
Østerrike	1995	60	57	250	462	168	213	0	1 210	901	309	307	25,37 %	38956	7 943 489	1 016 935	12,80 %	1,98	4140588
Østerrike	1996	51	44	223	367	146	195	1	1 027	738	289	267	26,00 %	38253	7 953 067	992 323	12,48 %	2,08	4251692
Østerrike	1997	34	54	253	392	160	212	0	1 105	817	288	307	27,78 %	39695	7 964 966	974 079	12,23 %	2,27	4358543
Østerrike	1998	43	39	171	370	132	208	0	963	694	269	210	21,81 %	39225	7 971 116	961 791	12,07 %	1,81	4488174
Østerrike	1999	37	49	219	387	162	225	0	1 079	759	320	268	24,84 %	42348	7 982 461	956 455	11,98 %	2,07	4633000
Østerrike	2000	27	37	204	362	156	190	0	976	730	246	241	24,69 %	42126	8 002 186	954 651	11,93 %	2,07	4740000
Østerrike	2001	26	32	188	380	146	186	0	958	707	251	220	22,96 %	43073	8 020 946	954 821	11,90 %	1,93	4824000
Østerrike	2002	25	43	172	348	157	211	0	956	680	276	215	22,49 %	43175	8 063 640	963 048	11,94 %	1,88	4584000
Østerrike	2003	37	41	174	314	167	197	1	931	680	251	215	23,09 %	43423	8 100 273	978 092	12,07 %	1,91	4699000
Østerrike	2004	22	37	169	332	139	177	2	878	663	215	206	23,46 %	42657	8 142 573	994 148	12,21 %	1,92	4722129
Østerrike	2005	25	48	140	296	108	151	0	768	573	195	188	24,48 %	40896	8 201 359	1 010 270	12,32 %	1,99	4784000
Østerrike	2006	23	35	129	257	130	156	0	730	540	190	164	22,47 %	39884	8 254 298	1 018 136	12,33 %	1,82	4850000
Østerrike	2007	13	32	135	254	112	145	0	691	530	161	167	24,17 %	41096	8 282 984	1 017 910	12,29 %	1,97	4913000
Østerrike	2008	12	26	134	220	115	172	0	679	509	170	160	23,56 %	39173	8 318 592	1 019 532	12,26 %	1,92	-
Portugal	1991	196	178	716	1 036	567	486	38	3 217	2 569	647	894	27,79 %	-	9 970 441	1 627 716	16,33 %	1,70	-
Portugal	1992	165	172	629	1 084	475	519	40	3 084	2 484	599	801	25,97 %	-	9 965 315	1 631 806	16,37 %	1,59	-
Portugal	1993	151	111	547	914	408	515	55	2 701	2 088	612	658	24,36 %	48645	9 974 591	1 630 614	16,35 %	1,49	3473000
Portugal	1994	146	143	517	854	373	437	34	2 504	1 963	541	660	26,36 %	45830	9 990 590	1 622 656	16,24 %	1,62	3724000
Portugal	1995	140	116	607	958	428	430	31	2 710	2 148	563	723	26,68 %	48339	10 017 571	1 613 166	16,10 %	1,66	3967000
Portugal	1996	122	120	530	996	451	485	26	2 730	2 152	568	650	23,81 %	49265	10 043 180	1 598 887	15,92 %	1,50	4243946
Portugal	1997	121	86	512	949	382	441	30	2 521	2 011	508	598	23,72 %	49417	10 072 542	1 578 687	15,67 %	1,51	4545000
Portugal	1998	130	98	442	754	333	365	5	2 127	1 734	392	540	25,39 %	49319	10 109 697	1 556 001	15,39 %	1,65	4888000
Portugal	1999	83	70	420	760	303	340	19	1 995	1 599	390	490	24,56 %	47966	10 148 883	1 532 575	15,10 %	1,63	5256000
Portugal	2000	75	52	355	719	294	342	19	1 856	1 504	347	407	21,93 %	44159	10 195 014	1 502 494	14,74 %	1,49	5606000
Portugal	2001	56	55	329	626	242	320	43	1 671	1 306	363	384	22,98 %	42521	10 256 658	1 465 315	14,29 %	1,61	5905000
Portugal	2002	62	55	270	714	246	304	24	1 675	1 326	348	325	19,40 %	42219	10 329 340	1 427 318	13,82 %	1,40	6175000
Portugal	2003	55	31	245	658	229	304	24	1 546	1 244	302	276	17,85 %	41495	10 407 465	1 390 999	13,37 %	1,34	-
Portugal	2004	48	39	213	549	197	230	17	1 293	1 028	264	252	19,49 %	38930	10 474 685	1 360 606	12,99 %	1,50	-
Portugal	2005	31	35	221	510	215	222	13	1 247	1 005	233	256	20,53 %	37066	10 529 255	1 327 586	12,61 %	1,63	-
Portugal	2006	22	10	125	404	178	215	15	969	779	182	135	13,93 %	35680	10 569 592	1 293 031	12,23 %	1,14	-
Portugal	2007	27	11	148	385	171	225	6	973	779	188	159	16,34 %	35311	10 599 095	1 265 531	11,94 %	1,37	-
Portugal	2008	23	11	113	363	174	197	3	884	674	209	124	14,03 %	33613	10 617 575	1 236 004	11,64 %	1,20	-

Land	År	<15	15-17	18-24	25-49	50-64	65+	Ukjent	Sum alle dødsulykker	Andel menn	Andel kvinner	Sum 15-24	15-24 i % av dødsulykker	Totalt antall ulykker	Total befolkning	15-24 i andel av befolkning	15-24 i % av befolkning	15-24 risikofaktor(% av dødsulykker delt på % av befolkning)	Antall kjøretøy personbil/MC/Moped
Finland	1991	36	33	116	191	100	156	0	632	424	208	149	23,58 %	-	4 998 478	646 991	12,94 %	1,82	-
Finland	1992	46	38	94	189	78	156	0	601	401	200	132	21,96 %	-	5 029 002	642 510	12,78 %	1,72	-
Finland	1993	30	25	72	173	66	118	0	484	337	147	97	20,04 %	6147	5 054 982	636 529	12,59 %	1,59	2030958
Finland	1994	39	23	73	162	67	116	0	480	330	150	96	20,00 %	6245	5 077 912	632 000	12,45 %	1,61	2024588
Finland	1995	28	25	57	146	66	119	0	441	328	113	82	18,59 %	7812	5 098 754	631 089	12,38 %	1,50	2059855
Finland	1996	31	26	70	110	65	102	0	404	278	126	96	23,76 %	7274	5 116 826	632 169	12,35 %	1,92	2105540
Finland	1997	34	17	57	123	84	123	0	438	288	150	74	16,89 %	6980	5 132 320	635 973	12,39 %	1,36	2114740
Finland	1998	16	22	58	132	68	104	0	400	289	111	80	20,00 %	6902	5 147 349	644 802	12,53 %	1,60	2194820
Finland	1999	26	17	62	144	86	96	0	431	300	131	79	18,33 %	6997	5 159 646	656 317	12,72 %	1,44	2265758
Finland	2000	20	16	51	132	71	106	0	396	263	133	67	16,92 %	6633	5 171 302	660 272	12,77 %	1,33	2350728
Finland	2001	19	20	84	137	77	96	0	433	296	137	104	24,02 %	6451	5 181 115	659 008	12,72 %	1,89	2385000
Finland	2002	18	15	73	131	79	99	0	415	301	114	88	21,20 %	6196	5 194 901	654 819	12,61 %	1,68	2426704
Finland	2003	22	12	59	124	66	96	0	379	272	107	71	18,73 %	6907	5 206 295	650 392	12,49 %	1,50	2520247
Finland	2004	13	21	74	109	61	97	0	375	257	118	95	25,33 %	6767	5 219 732	650 625	12,46 %	2,03	2619000
Finland	2005	21	16	53	140	58	91	0	379	283	96	69	18,21 %	7020	5 236 611	651 469	12,44 %	1,46	2731000
Finland	2006	5	21	67	104	68	71	0	336	241	95	88	26,19 %	6740	5 255 580	654 878	12,46 %	2,10	2844000
Finland	2007	14	18	75	118	76	79	0	380	279	101	93	24,47 %	6657	5 276 955	657 351	12,46 %	1,96	2946000
Finland	2008	8	26	50	111	56	93	0	344	265	79	76	22,09 %	6881	5 300 484	659 186	12,44 %	1,78	3121000
Sverige	1991	36	30	133	244	92	210	0	745	530	215	163	21,88 %	-	8 590 630	1 164 281	13,55 %	1,61	-
Sverige	1992	37	21	134	234	121	212	0	759	531	228	155	20,42 %	-	8 644 120	1 141 551	13,21 %	1,55	-
Sverige	1993	25	28	91	205	92	191	0	632	439	193	119	18,83 %	14959	8 692 013	1 117 945	12,86 %	1,46	3617900
Sverige	1994	34	12	82	176	87	198	0	589	408	180	94	15,96 %	15888	8 745 109	1 101 612	12,60 %	1,27	3709396
Sverige	1995	33	18	78	167	99	175	2	572	403	167	96	16,78 %	15626	8 816 381	1 097 338	12,45 %	1,35	3748400
Sverige	1996	22	29	67	146	92	181	0	537	376	161	96	17,88 %	15321	8 837 496	1 086 921	12,30 %	1,45	3741456
Sverige	1997	24	14	67	178	87	171	0	541	404	136	81	14,97 %	15752	8 844 499	1 069 122	12,09 %	1,24	3792461
Sverige	1998	25	16	76	167	99	148	0	531	410	121	92	17,33 %	15514	8 847 625	1 052 087	11,89 %	1,46	3892003
Sverige	1999	37	16	73	167	114	173	0	580	422	158	89	15,34 %	15834	8 854 322	1 037 332	11,72 %	1,31	4009900
Sverige	2000	19	16	102	202	98	154	0	591	438	153	118	19,97 %	15770	8 861 426	1 025 063	11,57 %	1,73	4139000
Sverige	2001	18	22	100	188	108	147	0	583	433	149	122	20,93 %	15796	8 882 792	1 025 302	11,54 %	1,81	4189800
Sverige	2002	18	20	100	180	103	139	0	560	423	137	120	21,43 %	16947	8 909 128	1 034 694	11,61 %	1,85	4233300
Sverige	2003	21	23	93	181	93	118	0	529	391	138	116	21,93 %	18365	8 940 788	1 049 230	11,74 %	1,87	4291300
Sverige	2004	14	19	78	159	71	139	0	480	364	116	97	20,21 %	18029	8 975 670	1 073 317	11,96 %	1,69	4361000
Sverige	2005	10	19	67	153	84	104	3	440	324	113	86	19,55 %	18094	9 011 392	1 097 009	12,17 %	1,61	4437510
Sverige	2006	16	24	75	142	93	95	0	445	333	112	99	22,25 %	18213	9 047 752	1 125 648	12,44 %	1,79	4522440
Sverige	2007	10	22	86	148	100	105	0	471	344	127	108	22,93 %	18548	9 113 257	1 161 299	12,74 %	1,80	4601920
Sverige	2008	6	13	64	142	70	102	0	397	286	111	77	19,40 %	18462	9 182 927	1 194 554	13,01 %	1,49	4641110

Land	År	<15	15-17	18-24	25-49	50-64	65+	Ukjent	Sum alle dødsulykker	Andel menn	Andel kvinner	Sum 15-24	15-24 i % av dødsulykker	Totalt antall ulykker	Total befolkning	15-24 i andel av befolkning	15-24 i % av befolkning	15-24 risikofaktor(% av dødsulykker delt på % av befolkning)	Antall kjøretøy personbil/MC/Moped
Sveits	1991	-	-	-	-	-	-	-	860	-	-	0	0,00 %	-	6 757 188	925 763	13,70 %	0,00	-
Sveits	1992	-	-	-	-	-	-	-	834	-	-	0	0,00 %	-	6 842 768	906 448	13,25 %	0,00	-
Sveits	1993	-	-	-	-	-	-	-	723	-	-	178	24,62 %	22852	6 907 959	887 681	12,85 %	1,92	3829658
Sveits	1994	-	-	-	-	-	-	-	679	-	-	139	20,47 %	23526	6 968 570	868 847	12,47 %	1,64	3873211
Sveits	1995	-	-	-	-	-	-	-	692	-	-	155	22,40 %	23030	7 019 019	853 789	12,16 %	1,84	3933295
Sveits	1996	-	-	-	-	-	-	-	616	-	-	132	21,43 %	21578	7 062 354	843 457	11,94 %	1,79	3967123
Sveits	1997	-	-	-	-	-	-	-	587	-	-	119	20,27 %	22076	7 081 346	831 016	11,74 %	1,73	4033065
Sveits	1998	-	-	-	-	-	-	-	597	-	-	114	19,10 %	22232	7 096 465	824 024	11,61 %	1,64	4102037
Sveits	1999	-	-	-	-	-	-	-	583	-	-	118	20,24 %	23434	7 123 537	822 607	11,55 %	1,75	4196265
Sveits	2000	-	-	-	-	-	-	-	592	-	-	117	19,76 %	23737	7 164 444	826 507	11,54 %	1,71	4277798
Sveits	2001	-	-	-	-	-	-	-	544	-	-	110	20,22 %	23896	7 204 055	833 583	11,57 %	1,75	4370727
Sveits	2002	-	-	-	-	-	-	-	513	-	-	118	23,00 %	23647	7 255 653	843 884	11,63 %	1,98	4454323
Sveits	2003	-	-	-	-	-	-	-	546	-	-	123	22,53 %	23840	7 313 853	852 936	11,66 %	1,93	4516808
Sveits	2004	20	21	108	165	73	123	0	510	395	115	129	25,29 %	22891	7 364 148	864 828	11,74 %	2,15	4581990
Sveits	2005	-	-	-	-	-	-	-	409	-	-	77	18,83 %	21706	7 415 102	874 990	11,80 %	1,60	4631706
Sveits	2006	-	-	-	-	-	-	-	370	-	-	63	17,03 %	21491	7 459 128	883 723	11,85 %	1,44	4683525
Sveits	2007	-	-	-	-	-	-	-	384	-	-	56	14,58 %	21911	7 508 359	892 865	11,89 %	1,23	4744484
Sveits	2008	10	12	44	123	65	103	0	357	267	90	56	15,69 %	20736	7 593 494	906 369	11,94 %	1,31	4793936
UK	1991	350	268	1 022	1 430	540	1 118	25	4 753	3 361	1 392	1 290	27,14 %	-	57 338 199	8 292 559	14,46 %	1,88	-
UK	1992	280	229	909	1 420	513	1 017	11	4 379	3 066	1 313	1 138	25,99 %	-	57 511 594	8 024 566	13,95 %	1,86	-
UK	1993	285	169	740	1 275	481	992	15	3 957	2 760	1 197	909	22,97 %	228865	57 649 210	7 759 474	13,46 %	1,71	22082570
UK	1994	286	206	726	1 243	443	872	31	3 807	2 655	1 147	932	24,48 %	234101	57 788 017	7 549 137	13,06 %	1,87	22506910
UK	1995	248	202	726	1 242	436	890	21	3 765	2 643	1 122	928	24,65 %	243960	57 943 472	7 406 991	12,78 %	1,93	22693565
UK	1996	224	249	702	1 284	476	781	24	3 740	2 710	1 030	951	25,43 %	235939	58 094 587	7 292 133	12,55 %	2,03	23597505
UK	1997	240	222	709	1 353	431	788	0	3 743	2 713	1 030	931	24,87 %	240287	58 239 312	7 181 069	12,33 %	2,02	24304000
UK	1998	194	152	665	1 314	483	771	2	3 581	2 555	1 026	817	22,81 %	238923	58 394 596	7 105 050	12,17 %	1,88	24838000
UK	1999	211	169	642	1 333	432	758	19	3 564	2 604	958	811	22,76 %	242610	58 579 685	7 084 331	12,09 %	1,88	25641000
UK	2000	171	169	646	1 455	453	679	7	3 580	2 666	914	815	22,77 %	242117	58 785 246	7 114 507	12,10 %	1,88	26155000
UK	2001	192	205	691	1 379	447	652	32	3 598	2 728	864	896	24,90 %	236461	58 999 781	7 200 065	12,20 %	2,04	26935000
UK	2002	160	194	725	1 372	444	655	31	3 581	2 662	915	919	25,66 %	228535	59 216 138	7 332 211	12,38 %	2,07	27698000
UK	2003	145	201	772	1 413	452	658	17	3 658	2 738	920	973	26,60 %	220079	59 435 480	7 491 225	12,60 %	2,11	28267000
UK	2004	147	199	728	1 290	397	589	18	3 368	2 539	829	927	27,52 %	213043	59 697 037	7 661 701	12,83 %	2,14	29008268
UK	2005	125	222	700	1 244	420	616	9	3 336	2 520	816	922	27,64 %	203682	60 038 695	7 817 858	13,02 %	2,12	29492000
UK	2006	147	207	706	1 234	423	572	9	3 298	2 492	806	913	27,68 %	194789	60 409 918	7 958 637	13,17 %	2,10	29054000
UK	2007	96	192	639	1 142	407	575	8	3 059	2 307	752	831	27,17 %	188105	60 781 346	8 088 165	13,31 %	2,04	29491000
UK	2008	110	160	542	989	344	499	1	2 645	1 962	682	702	26,54 %	176814	61 191 951	8 190 659	13,39 %	1,98	29681000

Land	År	<15	15-17	18-24	25-49	50-64	65+	Ukjent	Sum alle dødsulykker	Andel menn	Andel kvinner	Sum 15-24	15-24 i % av dødsulykker	Totalt antall ulykker	Total befolkning	15-24 i andel av befolkning	15-24 i % av befolkning	15-24 risikofaktor(% av dødsulykker delt på % av befolkning)	Antall kjøretøy personbil/MC/Moped
Norge	1991	-	-	-	-	-	-	-	323	220	103	103	31,89 %	-	4 249 830	648 349	15,26 %	2,09	-
Norge	1992	-	-	-	-	-	-	-	325	229	96	85	26,15 %	-	4 273 634	637 326	14,91 %	1,75	-
Norge	1993	-	-	-	-	-	-	-	281	189	92	78	27,76 %	8642	4 299 167	623 941	14,51 %	1,91	1794159
Norge	1994	-	-	-	-	-	-	-	283	195	88	85	30,04 %	8406	4 324 815	610 539	14,12 %	2,13	1810302
Norge	1995	-	-	-	-	-	-	-	305	207	98	92	30,16 %	8625	4 348 410	595 481	13,69 %	2,20	1843288
Norge	1996	-	-	-	-	-	-	-	255	169	86	57	22,35 %	8779	4 369 957	583 084	13,34 %	1,68	1826022
Norge	1997	-	-	-	-	-	-	-	303	213	90	75	24,75 %	8765	4 392 714	569 725	12,97 %	1,91	1932604
Norge	1998	-	-	-	-	-	-	-	352	255	97	89	25,28 %	8864	4 417 599	558 399	12,64 %	2,00	1970751
Norge	1999	-	-	-	-	-	-	-	304	216	88	77	25,33 %	8361	4 445 329	550 236	12,38 %	2,05	2006643
Norge	2000	-	-	-	-	-	-	-	341	256	85	88	25,81 %	8440	4 478 497	544 122	12,15 %	2,12	2053493
Norge	2001	-	-	-	-	-	-	-	275	191	84	69	25,09 %	8244	4 503 436	540 896	12,01 %	2,09	2084289
Norge	2002	-	-	-	-	-	-	-	310	236	74	82	26,45 %	8724	4 524 066	541 206	11,96 %	2,21	2124935
Norge	2003	-	-	-	-	-	-	-	280	209	71	60	21,43 %	8266	4 552 252	546 993	12,02 %	1,78	2173256
Norge	2004	-	-	-	-	-	-	-	257	188	69	74	28,79 %	8425	4 577 457	554 018	12,10 %	2,38	2227000
Norge	2005	-	-	-	-	-	-	-	224	156	68	62	27,68 %	8078	4 606 363	562 949	12,22 %	2,26	2286000
Norge	2006	-	-	-	-	-	-	-	242	169	73	52	21,49 %	7925	4 640 219	574 183	12,37 %	1,74	2353000
Norge	2007	-	-	-	-	-	-	-	233	163	70	45	19,31 %	8182	4 681 134	586 767	12,53 %	1,54	2437000
Norge	2008	-	-	-	-	-	-	-	255	195	60	72	28,24 %	7726	4 737 171	600 144	12,67 %	2,23	2494000

### **Vedlegg 3 – Svarbrev fra Statens vegvesen, Vegdirektoratet**

**Svar fra Statens vegvesen, Vegdirektoratet v/Christina Eriksen vedrørende forespørsel om gradert førerkort.**



## Statens vegvesen

Stein Nordtvedt  
Stein.Nordtvedt@stud.hint.no

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Christina Eriksen - 22073074

Vår referanse:  
2010/207174-002

Deres referanse:

Vår dato:  
28.10.2010

U

### Graderte førerkort

Jeg viser til din e-post av 18. oktober 2010. I e-posten stiller du noen spørsmål om gradert førerkort. Bakgrunnen for forespørselen er at du sammen med to medstudenter ved HiNT skal skrive en kandidatoppgave om emnet.

- 1) Du har lest på Samferdselsdepartementet sine nettsider at Statens vegvesen skal evaluere gradert førerkort i 2010/2011. Jeg regner med at du refererer til en pressemelding der det står at "den nye føreropplæringen skal evalueres av Statens vegvesen frem mot 2010/2011. Gradert førerkort er derfor ikke en sak Samferdselsdepartementet har til vurdering." I dette ligger det at føreropplæringen av 2005 skal evalueres. Det er på det nåværende tidspunkt ikke aktuelt å innføre gradert førerkort i Norge.
- 2) Du spør videre om vi har informasjon om regler i andre land. Gradert førerkort i betydning begrensning i førerrett er i konflikt med EUs førerkortdirektiver, og praktiseres derfor heller ikke av noe EU land. Enkelte europeiske land har imidlertid en opplæring i 2 faser. I flere stater i USA og i Canada har man imidlertid en ordning med graderte førerkort. Ungdommene får et førerkort når de er for eksempel 16 år. Dette førerkortet har enkelte restriksjoner. Eksempler på slike restriksjoner kan være at en ikke får kjøre alene på kveldstid, i helgene og med andre ungdommer som passasjerer.

Jeg håper at dette er et tilfredsstillende svar på spørsmålene dine.

Seksjon for trafikkopplæring  
Med hilsen

Christina Eriksen  
rådgiver

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

Telefon: 02030  
Telefaks: 22 07 37 68  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfaret 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 1B  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52