



ORGANISATION FOR ECONOMIC  
CO-OPERATION AND DEVELOPMENT



EUROPEAN CONFERENCE  
OF MINISTERS OF TRANSPORT

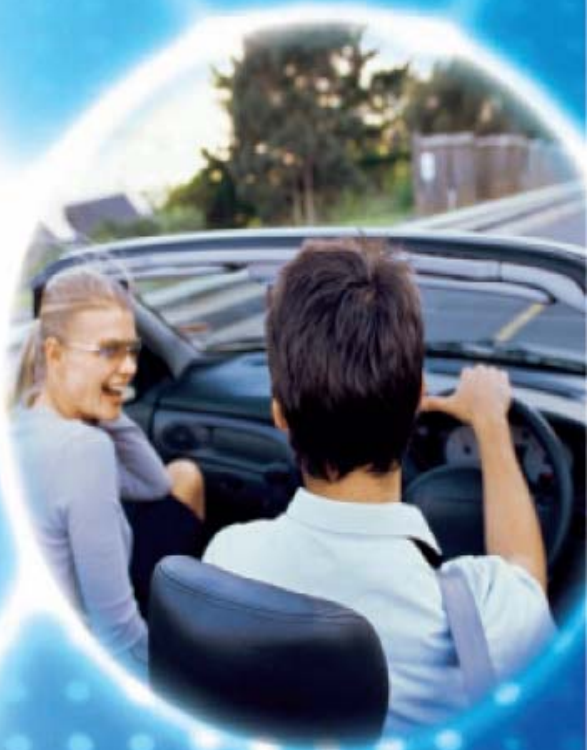
TRANSPORT RESEARCH CENTRE

# YOUNG DRIVERS

## The Road to Safety

MŁODZI KIEROWCY  
Droga do bezpieczeństwa

Podsumowanie raportu





## CENTRUM BADAWCZE TRANSPORTU

W styczniu 2004 roku Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) i Europejska Konferencja Ministrów Transportu (EKMT) połączyły swój potencjał badawczy w dziedzinie transportu, tworząc wspólne **Centrum Badawcze Transportu**.

Centrum tworzy 50 pełnoprawnych członków z regionu Azji i Pacyfiku, Europy i Ameryki Północnej, w tym wszystkie państwa członkowskie OECD i EKMT.

Misją powierzoną Centrum jest promocja rozwoju gospodarczego oraz wniesienie wkładu w doskonalenie rozwiązań strukturalnych w gospodarkach OECD i EKMT przez realizację wspólnych programów badawczych w dziedzinie transportu – obejmujących wszystkie środki transportu lądowego oraz różne kombinacje powiązań między nimi osadzone w szerszym kontekście ekonomicznym, społecznym, ochrony środowiska i instytucjonalnym.

Raport pt. „*Młodzi kierowcy: droga do bezpieczeństwa*” jest uwieńczeniem jednego z trzech projektów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego (dalej „brd.”) realizowanych przez Centrum w tym samym czasie. Pozostałe dwa to: „*Osiąganie ambitnych celów w zakresie brd.*” i „*Zarządzanie prędkością ruchu drogowego*”.

Zainteresowanych bliższymi informacjami o Centrum Badawczym Transportu OECD/EKMT zapraszamy do odwiedzenia strony internetowej [www.cemt.org/JTRC/index.htm](http://www.cemt.org/JTRC/index.htm). Można tam zapoznać się z pełnym programem działalności badawczej Centrum i aktualnymi publikacjami.

Dodatkowe informacje dotyczące realizowanego przez Centrum projektu poświęconego problematyce młodych kierowców dostępne są pod adresem: [www.cemt.org/JTRC/WorkingGroups/YoungDrivers/index.htm](http://www.cemt.org/JTRC/WorkingGroups/YoungDrivers/index.htm).

## USTALENIA KLUCZOWE

Niniejszy materiał jest streszczeniem kluczowych ustaleń raportu Wspólnego Centrum Badawczego Transportu OECD/EKMT zatytułowanego „*Młodzi kierowcy: droga do bezpieczeństwa*”.

Nieproporcjonalnie wysoki udział młodych kierowców w wypadkach drogowych i liczbie ofiar śmiertelnych w tych wypadkach są poważnym problemem zdrowia publicznego, zbierającym żniwo w wymiarze ludzkim, a także w kategoriach społecznych i ekonomicznych. Młodzi kierowcy stanowią około 27% kierowców będących ofiarami śmiertelnymi wypadków drogowych w krajach OECD, mimo że ta grupa wiekowa stanowi jedynie ok. 10% populacji. Ponadto od 20 do 30% ofiar śmiertelnych jest skutkiem wypadków drogowych, w których uczestniczą młodzi kierowcy.

Wypadkowe wskaźniki śmiertelności młodych kierowców – mężczyzn są blisko trzykrotnie wyższe od statystyk śmiertelności młodych kierowców – kobiet. Są też znacząco wyższe nawet po zastosowaniu korekty o czynnik wyższego narażenia mężczyzn. W niektórych z badanych krajów wskaźnik relatywnego ryzyka grupy młodych mężczyzn rośnie, w porównaniu z innymi grupami kierowców.

Ten wysoki poziom ryzyka, na jakie narażeni są młodzi kierowcy, wiąże się zasadniczo z takimi czynnikami jak: brak doświadczenia, wiek i płeć. Zagrożenie pogłębiają dodatkowo okoliczności towarzyszące kierowaniu pojazdem. Młodzi, a w szczególności mężczyźni, nieproporcjonalnie często uczestniczą w wypadkach drogowych zachodzących w następstwie jazdy z nadmierną szybkością, nocą, w towarzystwie pasażerów w podobnym wieku, pod wpływem alkoholu i bez zapiętych pasów bezpieczeństwa.

Proponowane podejścia do problemu:

- Znaczące obniżenie ryzyka ponoszonego i stwarzanego przez młodych kierowców można uzyskać przez generalne podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, na co składają się: skuteczne rozwiązania legislacyjne, egzekwowanie przepisów prawa i standardów, szczególnie w odniesieniu do prędkości jazdy, alkoholu, narkotyków i pasów bezpieczeństwa.
- Podniesienie limitu wieku dla prowadzącego pojazd, w szczególności przed ukończeniem 18. roku życia, będzie skutkowało zmniejszeniem liczby wypadków oraz ofiar śmiertelnych. Warunki uzyskania prawa jazdy na jednośladowych pojazdach silnikowych powinny być na tyle rygorystyczne, by nie dopuścić do ewentualnej migracji w kierunku mniej bezpiecznych form transportu.
- Wymóg dużego zakresu jazd szkoleniowych z osobą towarzyszącą przed udzieleniem prawa do samodzielnego prowadzenia pojazdu, z uwzględnieniem bogatego zakresu okoliczności napotykanych podczas jazdy, zmniejszy liczbę śmiertelnych ofiar wypadków. Choć generalnie

zaleca się co najmniej 50 godzin jazd szkoleniowych przed przyznaniem prawa jazdy, wyniki płynące z doświadczeń pewnego państwa dowodzą, że podniesienie tego pensum do ok. 120 godzin, zredukuje liczbę wypadków mających miejsce w ciągu dwóch lat od udzielenia prawa jazdy o ok. 40%.

- Narażenie na omawiane ryzyko jest szczególnie wysokie bezpośrednio po uzyskaniu przez kierowcę prawa do samodzielnego prowadzenia pojazdu. Można je zredukować, wprowadzając ograniczenia o charakterze ochronnym, które są następnie konsekwentnie znoszone, w miarę jak początkujący kierowca zdobywa doświadczenie – rozwiązanie, którego przydatność wykazały systemy progresywnego prawa jazdy (GDL). W odróżnieniu od starszego kierowcy, ryzyko spowodowania wypadku przez młodego rośnie w dużo większym stopniu po konsumpcji każdego kolejnego napoju alkoholowego, dlatego też należałoby w przypadku młodych, początkujących kierowców ograniczyć dopuszczalną zawartość alkoholu we krwi (BAC) do 0,2 g/l. Wykazano również, że ograniczenie w początkowym okresie możliwości przewozu młodych pasażerów i jazdy nocą poważnie redukuje ryzyko wypadku, dlatego też zaleca się rozważenie takiego rozwiązania.
- Młodzi, początkujący kierowcy powinni podlegać rygorom wstępnego okresu próbnego, podczas którego za naruszenie przepisów lub niestosowanie się do warunków prawa jazdy można im będzie przyznawać punkty karne wg wyższej skali, o bardzo konkretnych reperkusjach, takich jak utrata prawa jazdy.
- Fundamentalnym celem systemu nadawania prawa jazdy, który uwzględni szkolenie i egzaminowanie, powinno być ukształtowanie kierowców prowadzących w sposób bezpieczny i technicznie kompetentnych. Początkujący kierowcy powinni poddawać głębokiej samoocenie swoje umiejętności i rozumieć czynniki składowe ryzyka.
- Innym środkiem zaradczym powinna towarzyszyć perswazyjna komunikacja nakierowana na zmianę postaw i pogłębianie zrozumienia ryzyka, z jednoczesnym uwzględnieniem faktu, że wiele związanych z bezpieczeństwem jazdy postaw kształtuje się na długo przed wiekiem, w którym można prowadzić pojazd oraz że powstają one w dużej mierze pod wpływem naśladowanych wzorów.
- Ważnym nowym źródłem środków mogących zredukować ryzyko związane z młodymi kierowcami są aplikacje technologiczne, takie jak: inteligentne dostosowanie prędkości – Intelligent Speed Adaptation, adaptacyjna kontrola jazdy – Adaptive Cruise Control, elektroniczna kontrola stabilności jazdy – Electronic Stability Control, czarne skrzynki, alco-łoki i karty chipowe. Konieczne jest prowadzenie dalszych badań nad tym obszarem, ze szczególnym uwzględnieniem ew. wpływu na młodych kierowców.
- Środki spoza obszaru brd., takie jak dostępność środków komunikacji publicznej przy poniesieniu uzasadnionego poziomu kosztów czy przepisy odnośnie dostępności alkoholu, mogą także obniżyć poziom narażenia młodych kierowców na ryzyko.
- Mimo wykazanego potencjału mierzalnego w kategoriach życia wielu jednostek ludzkich, środki brd. rzadko zdobywają popularność przed zastosowaniem w praktyce. Zatem, zmierzenie się z problemem ryzyka młodych kierowców wymaga zdecydowanego i silnego poparcia ze strony przywódców politycznych. Społeczeństwo obywatelskie należy angażować w problem z wykorzystaniem materiału dowodowego wynikającego z badań, który przedstawia koszty i

korzyści związane z określonymi środkami zaradczymi, a także koszty przybrania postawy pasywnej.

- Można przewidzieć, że najwyższy wzrost wskaźników ryzyka młodych kierowców oraz śmierci i kalectwa w wyniku wypadków drogowych nastąpi w krajach spoza OECD, będących w niektórych przypadkach członkami EKMT. Współpraca międzynarodowa może przyczynić się do obniżenia kosztów uzyskania wglądu w problematykę młodych kierowców i wypracowania skutecznych środków zaradczych. Wszystkie kraje świata powinny podjąć współpracę na polu promocji dobrych praktyk redukowania tego ryzyka w wymiarze międzynarodowym.

## STRESZCZENIE WYNIKÓW RAPORTU

Niniejszy dokument jest streszczeniem raportu zatytułowanego „Młodzi kierowcy: droga do bezpieczeństwa”, opublikowanego przez Wspólne Centrum Badawcze Transportu Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) oraz Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (EKMT). Raport ten jest efektem prowadzonego na przestrzeni dwóch lat wspólnego przedsięwzięcia badawczego w dziedzinie ryzyka związanego z młodymi kierowcami realizowanych przez grupy ekspertów ze wszystkich krajów członkowskich OECD i EKMT. Projekt koncentrował się na wysokich wskaźnikach ryzyka powiązanego z młodymi, początkującymi kierowcami pojazdów osobowych, rozpatrując fundamentalne przyczyny zjawiska oraz dostępne środki zaradcze. Do „młodych” kierowców zaliczono osoby poniżej 25. roku życia – mając na uwadze fakt, że zachodzą różnice między krajami pod względem granicy wieku, w którym możliwe jest uzyskanie prawa jazdy. Należy jednocześnie zaznaczyć, że zaproponowane tu środki zaradcze są też w dużej mierze adekwatne w odniesieniu do wszystkich początkujących kierowców.

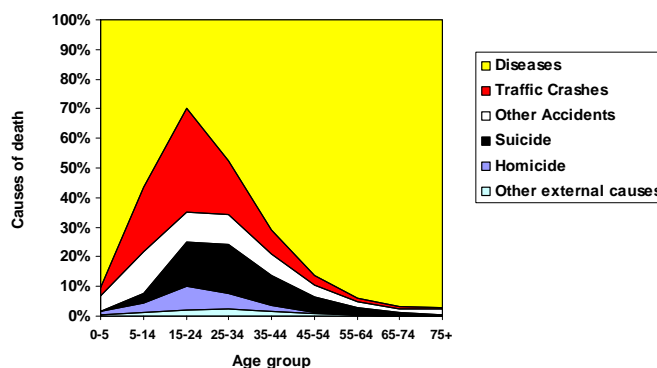
W wymiarze światowym, kierowcy w grupie wiekowej 16-24 lat mają w statystykach wypadków i śmiertelnych ofiarach wypadków nieproporcjonalnie wysoki udział. Stanowią oni wyższe niż inni kierowcy ryzyko dla samych siebie, swych pasażerów i innych użytkowników dróg. Z problemem tym związane są wysokie koszty społeczne i ekonomiczne, które ponoszą oni sami, ich rodziny i całe społeczeństwa.

Ministrowie – członkowie EKMT przyjęli za cel na lata 2000-2012 obniżenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50%. Unia Europejska i szereg rządów poszczególnych państw podjęły podobne zobowiązania. Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych w rezolucji przyjętej w 2003 roku stwierdziło, że wypadki drogowe mają wysoki wymierny wpływ na zdrowie ludzkie w skali światowej. W efekcie podjęto inicjatywę Współpracy ONZ na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pod przewodnictwem Światowej Organizacji Zdrowia (WHO). Odniesienie się do problematyki ryzyka związanego z młodymi kierowcami (a w szczególności młodymi kierowcami – mężczyznami) będzie kluczowe dla osiągnięcia celów zarysowanych w ramach wyżej wymienionych inicjatyw.

## Zakres i charakter problemu

Wypadki drogowe są najpoważniejszą przyczyną śmierci osób w wieku od 15 do 24 lat w krajach OECD. Rycina 1 przedstawia dramatyczny wzrost liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w omawianej grupie wiekowej.

Rycina 1.  
**Przyczyny śmierci w podziale na grupy wiekowe**  
 Kraje OECD, dane z najbardziej aktualnych dostępnych lat



Źródło:

Baza danych WHO nt. śmiertelności (w przypadku każdego kraju przedstawiono dane za najbardziej aktualny dostępny rok).

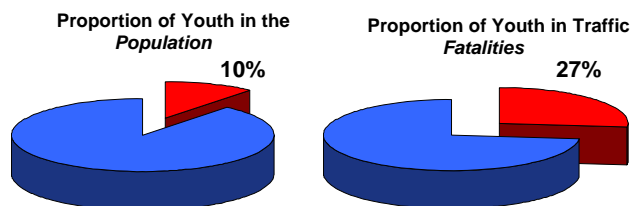
*Nota:*

Najbardziej aktualne dostępne dane z następujących krajów: Australia (2001), Austria (2002), Belgia (1997), Czechy (2002), Dania (1999), Finlandia (2002), Francja (2000), Niemcy (2001), Grecja (2001), Węgry (2002), Islandia (2001), Irlandia (2001), Włochy (2001), Japonia (2002), Holandia (2003), Norwegia (2001), Polska (2002), Korea (2002), Luksemburg (2002), Hiszpania (2001), Szwecja (2001), Wielka Brytania (2002) i Stany Zjednoczone (2000).

Szacuje się, że ponad 8,5 tys. młodych kierowców pojazdów osobowych zginęło w krajach OECD w roku 2004.<sup>1</sup> Na tę liczbę składa się blisko 4 tys. ofiar w Stanach Zjednoczonych, ponad 750 na terenie Niemiec, 645 we Francji i ponad 300 w Japonii i Hiszpanii. Jak widać na rycinie 2, młodzi kierowcy stanowią 27% wszystkich kierowców, którzy zginęli w krajach OECD, mimo iż osoby zaliczane do tej grupy wiekowej stanowią tylko ok. 10% całej populacji zamieszkującej badany obszar.

1. Opracowano w oparciu o dane pochodzące z Międzynarodowej Bazy Danych nt. Wypadków Drogowych (International Road Traffic Accident Database – IRTAD).

Rycina 2.  
**Udział osób w młodym wieku w liczbie śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w porównaniu z ich udziałem w całej populacji**  
 Kraje OECD, 2004



Source: International Road Traffic Accident Database (IRTAD)  
 Note: Information not available for some OECD countries

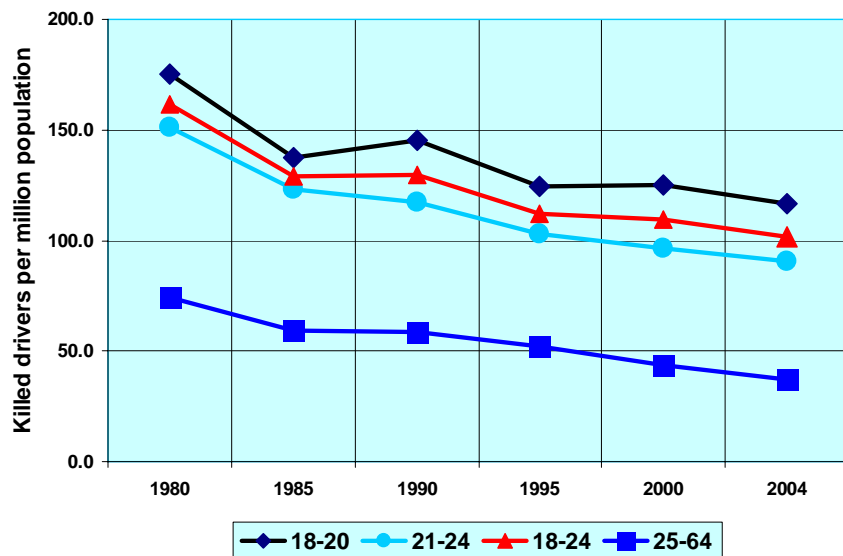
Ponadto, jak wynika z badań prowadzonych w Stanach Zjednoczonych i Holandii, zachodzi wysokie prawdopodobieństwo, że w ramach wypadku drogowego, w którym ginie młody kierowca, śmierć poniesie również pasażer lub inny użytkownik drogi w stosunku 1 do ponad 1,3. Statystyki pochodzące z różnych krajów wskazują, że wypadki z udziałem młodego kierowcy stanowią 20-30% wypadków drogowych z ofiarami śmiertelnymi. Ewidentnie młodzi kierowcy mają nieproporcjonalnie wysoki udział w powstawaniu zagrożeń zdrowia publicznego, w wyniku wypadków drogowych, których są sprawcami.

Mimo braku danych statystycznych dotyczących krajów nie wchodzących w skład OECD, należy przyjąć, że sytuacja dotycząca problemu młodych kierowców jest tam podobna. Bezspornie w szeregu krajów EKMT ogólny poziom brd. jest niższy niż w większości krajów członkowskich OECD. Statystyki WHO obrazujące zjawisko w skali światowej wykazały, że w roku 2002 wypadki w ruchu drogowym stanowiły drugą, co do ważności (i najistotniejszą w przypadku mężczyzn) przyczynę śmierci osób w wieku 15-29 lat.

Jak wykazuje rycina 3, w reprezentatywnej, przekrojowej próbie krajów OECD wskaźniki śmiertelności kierowców w przedziale wiekowym od 18 do 24 lat są około dwukrotnie wyższe niż wśród starszych kierowców. Obniżyły się wprawdzie w ostatnich dziesięcioleciach, ale nadal zagrożenie życia najmłodszych kierowców jest największe. Innymi słowy, mimo ogólnej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie rozwiązano problemu, jakim jest ryzyko młodych kierowców.



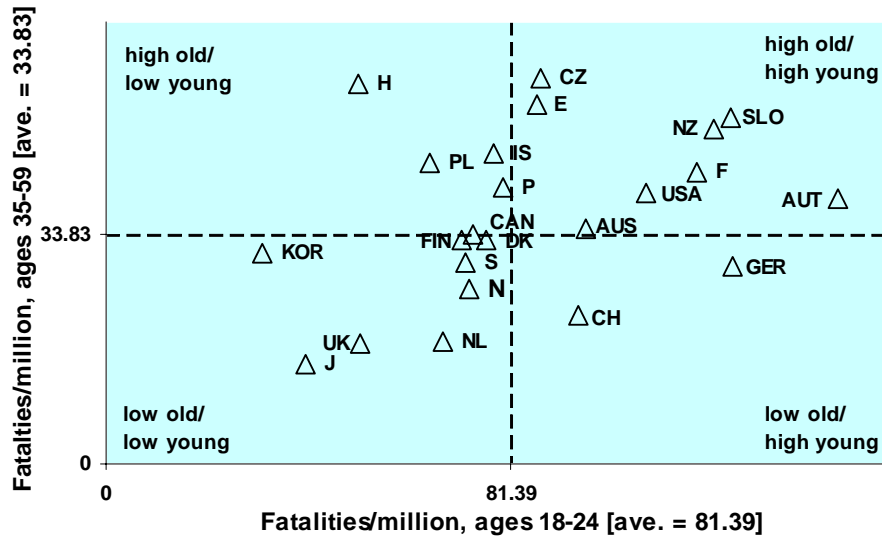
Rycina 3.  
**Zmiany w śmiertelności wypadkowej kierowców na milion mieszkańców,  
 wg poszczególnych grup wiekowych**  
 Austria, Wielka Brytania, Holandia, Szwecja, Szwajcaria i Stany Zjednoczone



Źródło: IRTAD.

Generalnie oceniając, sytuacja młodych, początkujących kierowców jest lepsza w krajach o wyższym standardzie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jak pokazuje rycina 4, w krajach o niższym średnim wskaźniku śmiertelności kierowców w grupie wiekowej 35-59 lat wskaźnik ten dla kierowców w wieku 18-24 lat jest również niższy.

Rycina 4.  
**Porównanie ryzyka – śmiertelność wypadkowa kierowców na milion mieszkańców w przedziałach wiekowych od 18 do 24 i od 35 do 59 roku życia**  
 Kraje OECD, 2003



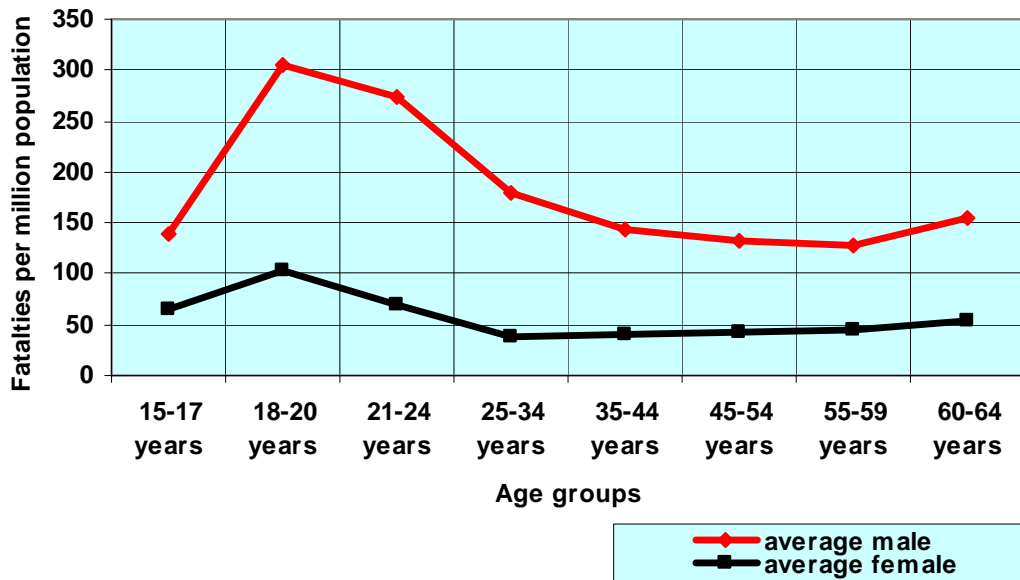
Źródło: IRTAD.

Nota: Dane za rok 2003, z wyjątkiem Australii (1999), Kanady (2002), Węgier (2002), Japonii (2002) Hiszpanii (2002) oraz ze średnią za okres 1999-2003 w przypadku Islandii.

Zastosowane w rycinie 4 skróty: H: Węgry, CZ: Czechy, E: Hiszpania, SLO: Słowenia, NZ: Nowa Zelandia, IS: Islandia, PL: Polska, F: Francja, P: Portugalia, USA: Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, AUT: Austria, AUS: Australia, CAN: Kanada, FIN: Finlandia, DK: Dania, KOR: Korea, S: Szwecja, GER: Niemcy, N: Norwegia, CH: Szwajcaria, NL: Holandia, UK: Wielka Brytania oraz J: Japonia.

Jak pokazuje rycina 5, wskaźnik śmiertelności młodych mężczyzn jest ponad trzykrotnie wyższy od wskaźnika śmiertelności kobiet. Te duże różnice pozostają bez zmian nawet po uwzględnieniu faktu, że mężczyźni prowadzą pojazdy częściej niż kobiety. Zarówno z korektą uwzględniającą ekspozycję, jak i bez niej, wysokie wskaźniki śmierci i kalectwa w wypadkach drogowych z uczestnictwem młodych, początkujących kierowców – mężczyzn stanowią poważny problem zdrowia publicznego.

Rycina 5.  
**Śmiertelność użytkowników dróg na milion mieszkańców**  
**wg płci i wieku**  
 Różne kraje OECD, 2003



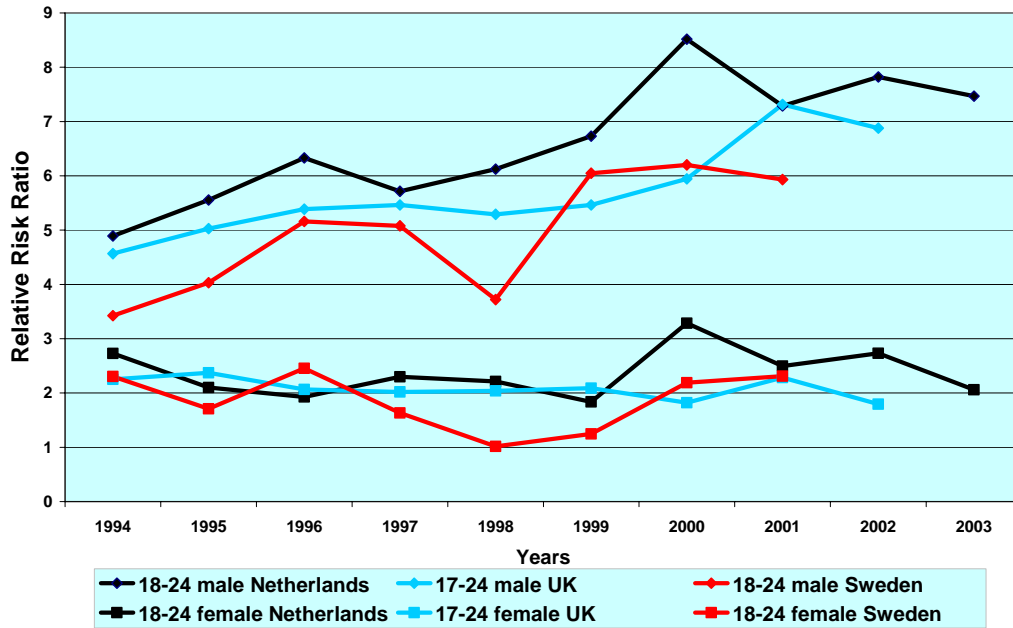
Źródło: IRTAD

Nota: Dane z roku 2003, z Austrii, Australii, Czech, Danii, Finlandii, Francji, Niemiec, Islandii, Japonii, Korei, Holandii, Nowej Zelandii, Norwegii, Polski, Portugalii, Słowenii, Szwecji, Szwajcarii, Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii.

Dane z Holandii, Szwecji i Wielkiej Brytanii, zaprezentowane na rycinie 6, pokazują, że relatywne ryzyko młodych kierowców – mężczyzn, w porównaniu ze starszymi kierowcami, znacząco wzrosło na przestrzeni ostatniej dekady, a tendencja ta nie zarysowała się w przypadku młodych kierowców – kobiet.<sup>2</sup> W Wielkiej Brytanii, w roku 1994 ryzyko, że młody kierowca płci męskiej będzie uczestniczył w wypadku drogowym ze skutkiem śmiertelnym było nieco ponad 4,5-krotnie wyższe niż w przypadku kierowcy w przedziale wiekowym 30-59 lat; natomiast w roku 2002 ryzyko to było 7-krotnie wyższe.

2. Rycina 6 przedstawia dla każdego roku liczbę wypadków śmiertelnych, w których uczestniczyli młodzi kierowcy – mężczyźni i kobiety na 1 km, w podziale na liczbę wypadków śmiertelnych spowodowanych przez wszystkich kierowców w wieku od 30 do 59 lat na 1 km. Zatem, jeżeli wskaźnik dla danego kraju w odniesieniu do młodych kierowców – kobiet ma wartość 2, to oznacza, że prawdopodobieństwo spowodowania wypadku śmiertelnego przez każdego młodego kierowcę – kobietę w tym kraju jest dwukrotnie wyższe na 1 km niż w przypadku każdego kierowcy w tymże kraju w wieku od 30 do 59 lat.

Rycina 6.  
Zmiany w relatywnym ryzyku uczestnictwa młodych kierowców  
w wypadkach ze skutkiem śmiertelnym, wg płci  
Holandia, Szwecja, Wielka Brytania



Źródło: Lynman *et al.*, 2003

Młodzi kierowcy powodują dużą liczbę wypadków podczas jazdy nocą, w weekendy, z nadmierną szybkością i przewożąc pasażerów w swoim wieku. Najczęstszą przyczyną wypadków spowodowanych przez młodych kierowców, których skutkiem są śmierć bądź kalectwo, jest jazda pod wpływem alkoholu i bez zapiętych pasów. Rośnie liczba przypadków prowadzenia samochodu pod wpływem narkotyków, w szczególności konopii indyjskich, wśród młodych mężczyzn. Wyjątkowo niebezpieczne jest łączenie narkotyków z alkoholem. Młodzi ludzie to także grupa mająca nieproporcjonalnie wysoki udział w wypadkach z udziałem pojedynczego pojazdu, spowodowanych utratą kontroli nad pojazdem i nieuwagą podczas skrętu przed pojazdami nadjeżdżającymi z przeciwnego kierunku.

Poza ogromnymi kosztami społecznymi, wypadki z udziałem młodych kierowców nakładają na społeczeństwo olbrzymi ciężar kosztów ekonomicznych. W samych Stanach Zjednoczonych, wg oficjalnych szacunków rządowych, wypadki z udziałem kierowców w wieku 15-20 lat kosztowały w 2002 roku 40,8 mld USD.

### Co wiemy o kluczowych czynnikach problemu?

Dlaczego wskaźniki wypadkowości młodych kierowców są tak wysokie? Odpowiedź na to pytanie można streścić pod trzema ogólnymi hasłami: doświadczenie, wiek i płeć. Uniwersalnym problemem młodych, początkujących kierowców jest brak doświadczenia. Ze względu na to, że ludzie zwykle uczą się prowadzić samochód w młodym wieku, brak doświadczenia w dużej mierze wyjaśnia wysoki poziom ryzyka młodych kierowców. Ponadto, mniejszościowej grupie młodych kierowców nie udaje się zapanować nad złożonym kompleksem dodatkowych czynników ryzyka – których wiele

wynika z wieku i płci – co dodatkowo powoduje nieproporcjonalnie wysoką liczbę śmiertelnych wypadków.

### ***Doświadczenie***

Tam gdzie chodzi o czynniki związane z doświadczeniem, proces uczenia się jazdy pojazdami jest pracochłonny i dla osiągnięcia adekwatnego poziomu kompetencji wymaga wielostronnych ćwiczeń w odniesieniu do wszystkich początkujących kierowców, nie tylko młodych. Z czasem, czynności, z których składa się prowadzenie pojazdu min.: zmiana biegów, zerkanie we wsteczne lustro, sterowanie, właściwa ocena sytuacji, adekwatne reakcje, itd. – ulegają automatyzacji. Jednak, dla początkującego kierowcy działania te wymagają namysłu, są dodatkowym obciążeniem i mogą odciągać uwagę od obserwacji drogi. A zatem, uwagę początkującego kierowcy łatwo obciążyć, a jego umiejętność równoczesnego wykonywania szeregu działań jest stosunkowo słaba. Jednocześnie, rzadkość występowania poważnych wypadków powoduje, że do kierowców nowicjuszy nie docierają negatywne sygnały zwrotne, które mogłyby skłonić ich do ostrożniejszej jazdy. Ponadto, presja dotarcia do celu podróży w możliwie najkrótszym czasie i szereg innych czynników, takich jak chęć „popisania się” pogłębiają problem.

### ***Wiek***

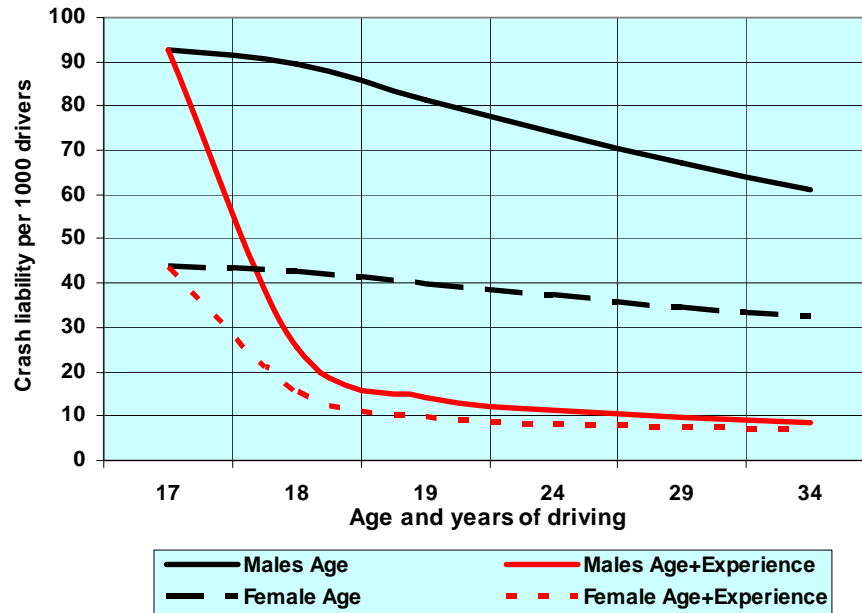
Statystyki potwierdzają, że udział początkujących kierowców w wypadkach jest tym mniejszy, im wyższy wiek, w którym prawnie dopuszczalne jest samodzielne prowadzenie pojazdu, co wykazuje, że czynnik wieku wpływa na ryzyko wypadku. Rzeczywiście, niedojrzałość fizyczna i emocjonalna, a także obyczajowość młodych ludzi mogą przyczyniać się do zwiększenia ryzyka i dotkliwości wypadków drogowych. Młodość jest okresem szybkiego dojrzewania, w którym ludzie testują granice i manifestują swą niezależność. Często na tym etapie intensywnie angażują się w życie społeczne, co uwzględnia aktywność nocną oraz podczas weekendów, zwykle w grupach, często ze spożywaniem alkoholu i zażywaniem narkotyków.

### ***Płeć***

Młodzi mężczyźni prowadzą samochody częściej niż młode kobiety i powodują więcej śmiertelnych wypadków w przeliczeniu na każdy przejechany kilometr. Ponadto, badania wykazały, że są grupą bardziej skłoną do podejmowania ryzykownych decyzji, szukania mocnych wrażeń, przekraczania dozwolonej prędkości i antyspołecznych zachowań niż ich rówieśniczki. Częściej też przeceniają swoje umiejętności prowadzenia pojazdu i są bardziej podatni na wpływy ze strony znajomych i kolegów.

To właśnie współwystępowanie czynników związanych z zakresem doświadczenia i wiekiem, które dodatkowo pogarsza zmienna związana z płcią, składa się na unikalny stopień ryzyka młodych kierowców. Wpływ wieku i doświadczenia ukazuje rycina 7, gdzie linie czarne wskazują ryzyko wypadku mężczyzn i kobiet po uzyskaniu prawa jazdy w poszczególnych grupach wiekowych, a linie czerwone ewolucję poziomu ryzyka mężczyzn i kobiet uzyskujących prawo jazdy w 17. roku życia. Innymi słowy, linie czarne unaoczniają wpływ zmiennej, jaką jest wiek kierowcy, podczas gdy linie czerwone – doświadczenie. Naturalnie wpływ jednego roku doświadczenia na poziom ryzyka jest szczególnie ważny. Jednakże, nie należy zlekceważyć wyższego ryzyka początkowego związanego z uzyskaniem prawa jazdy w młodszym wieku. Mężczyźni powodują więcej wypadków niż kobiety w dowolnym wieku, a negatywny wpływ płci, szczególnie silny wśród młodych, pogłębiany jest brakiem doświadczenia.

Rycina 7.  
**Wiek, doświadczenie i płeć – Ryzyko spowodowania wypadku  
 wśród mężczyzn i kobiet – początkujących kierowców  
 Wielka Brytania**



Źródło: Adaptacja analizy Maycocka *et al.*, 2002.  
 Nota: Dane pochodzące z raportów policji.

Powody, dla których wiek, płeć i doświadczenie tworzą tak niszczycielską kombinację w przypadku niektórych młodych uczestników ruchu drogowego oraz dlatego niektórzy młodzi ludzie są bardziej podatni na ryzyko niż inni są niezwykle złożone. Składa się na nie niezliczona liczba oddziaływujących na siebie wzajemnie czynników, w tym z obszaru: rozwoju fizjologicznego i emocjonalnego, osobowości, norm społecznych, miejsca młodzieży w społeczeństwie, indywidualnych okoliczności społecznoekonomicznych, upośledzeń, wreszcie samego zadania, jakim jest jazda oraz rodzaju jazdy, jaką często uprawiają młodzi, początkujący kierowcy. Określone typy osobowości są w szczególnym stopniu narażone na wysokie ryzyko spowodowania wypadku. Na styl prowadzenia pojazdu mogą wywierać wpływ normy społeczne, w tym presja grupy rówieśniczej i postawy buntownicze obecne w kulturze młodzieżowej, wraz z przykładem idącym od naśladowanych wzorów. Alkohol, narkotyki, zmęczenie, emocje i rozpraszające uwagę bodźce pochodzące z wnętrza pojazdu, takie jak telefony komórkowe, upośledzają kierowcę w działaniu. Biorąc pod uwagę czynniki ekonomiczne, ludzie młodzi prowadzą z reguły pojazdy starsze, w mniejszym stopniu wyposażone w elementy zwiększające bezpieczeństwo jazdy. Ostatnio przeprowadzone badania wykazały, że ośrodki mózgu odpowiedzialne za hamowanie impulsów i wazenie konsekwencji decyzji pozostają na etapie rozwojowym jeszcze długo po przekroczeniu dwudziestego roku życia, co prawdopodobnie ma wpływ na zachowanie podczas prowadzenia pojazdu. Ponadto, różnice w poziomie testosteronu po części tłumaczą różnice w zachowaniach młodych mężczyzn i kobiet. Podsumowując, można stwierdzić, że czynników składających się na to, że młodzi kierowcy są grupą wysokiego ryzyka, należy szukać zarówno w nich samych, jak i w środowisku, w którym funkcjonują.

Należy jednak zaznaczyć, że mimo iż młodzi kierowcy stanowią grupę wysokiego ryzyka, większość z nich nie działa w niebezpieczny dla zdrowia i życia sposób celowo. To stwierdzenie pozostaje także prawdziwe w odniesieniu do młodych kierowców – mężczyzn. Mimo że opracowano pewne profile młodych kierowców wysokiego ryzyka, obecny stan wiedzy nie pozwala na ukierunkowanie określonych środków zaradczych na zdefiniowane podgrupy osób uprzedzająco – zanim podejmą one niebezpieczne formy jazdy.

Z perspektywy decydentów jest to złożony problem. Aby prowadzić w sposób bardziej bezpieczny, młodzi, początkujący kierowcy muszą zdobyć doświadczenie, a proces zdobywania takiego doświadczenia naraża na ryzyko ich samych i innych. Również swoboda poruszania się, jaką zapewnia prowadzenie pojazdu, jest równoznaczna z dostępem do szerokiego wachlarza możliwości społecznych, ekonomicznych i edukacyjnych. Istnieje prawdopodobieństwo (wyższe niż w przypadku starszych kierowców), że indywidualni młodzi kierowcy spowodują wypadek i wielu z nich rzeczywiście je powoduje, z tym że tylko niewielka ich liczba kończy się śmiercią lub głębokim kalectwem. Mając to wszystko na uwadze, próbujemy odpowiedzieć na pytanie, jak przezwyciężyć problem ryzyka młodych kierowców, nie ograniczając przy tym ich dostępu do doświadczenia i swobody poruszania się – nie tworząc wrażenia, że poddajemy młodych ludzi czy jakkolwiek ich podgrupę, np. młodych mężczyzn, nieuzasadnionej penalizacji.

### **Jakie kierunki działania są dostępne?**

Biorąc pod uwagę dotkliwość problemu, konieczne staje się podjęcie przez władze państwowe działań nakierowanych na zredukowanie ryzyka młodych kierowców, w szczególności z uwagi na fakt, że środki zaradcze podnoszące bezpieczeństwo jazdy młodych kierowców i kierowców nowicjuszy można zidentyfikować w stosunkowo prosty sposób.

Osiągnięcie celu, jakim jest obniżenie liczby wypadków i śmiertelności wśród młodych, początkujących kierowców wymagać będzie skoncentrowanego i skoordynowanego podejścia, uwzględniającego oświatę, szkolenia, proces licencjonowania, środki i organy przymusu, komunikację, przy wybiórczym zastosowaniu technologii w powiązaniu z innymi środkami brd. Skuteczność uzależniona jest zarówno od uznania powagi problemu przez społeczeństwo, jak i od czynników politycznych i wymagać będzie działań oraz wyprzedzającego uczestnictwa: instytucji regulacyjnych i ustawodawców, organów administracji państwowej odpowiedzialnych za transport i komunikację, ochronę zdrowia, bezpieczeństwo i edukację, policji, rodziców oraz samych młodych kierowców. Celem wszystkich tych wysiłków powinno być stworzenie sytuacji, w której ogólne bezpieczeństwo ruchu drogowego stale poprawia się, a rozbieżność w poziomie ryzyka występująca między młodymi a starszymi kierowcami ulega znacznej redukcji, w szczególności w odniesieniu do młodych kierowców – mężczyzn.

Pierwszym krokiem w kierunku obniżenia ryzykowności grupy młodych, początkujących kierowców jest zapewnienie najwyższych możliwych ogólnych standardów brd. Biorąc pod uwagę fakt, że młodzi ludzie są ofiarami relatywnie większej liczby wypadków drogowych i stanowią większą część śmiertelnych ofiar wypadków, można oczekiwać, że to w dużej mierze oni skorzystają na wprowadzeniu ogólnych środków z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności w krajach, gdzie efektywność w zakresie brd. jest relatywnie niska. Kluczową rolę odgrywać tu będzie efektywne egzekwowanie poszanowania dla przepisów – działania skupiające się na obszarach i porach dnia szczególnego ryzyka dla młodych ludzi. To podstawowy warunek wdrażania szeregu bardziej ukierunkowanych środków zaradczych, o których mowa poniżej.

Równie istotny wpływ na sytuację ogólną ma uwzględnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa przy projektowaniu pojazdów i dróg. Jednakże, duży rozrzew we wskaźnikach ryzyka śmiertelności wypadkowej młodych i starszych kierowców podkreśla fakt, że niewystarczy ograniczyć się do stosowania ogólnych środków z zakresu brd. – w równej mierze niezbędne jest bezpośrednie odniesienie się do konkretnego problemu, jakim jest ryzyko młodego, początkującego kierowcy.

Istotne jest wdrożenie środków zaradczych mogących zredukować tę znaczącą różnicę między poziomem ryzyka w przypadku młodych kierowców, a występującym w przypadku starszych, bardziej doświadczonych. Biorąc pod uwagę naturę problemu, działania należy skoncentrować na przełamaniu historycznie ukształtowanego niebezpiecznego związku pomiędzy, z jednej strony, niedojrzałością i brakiem doświadczenia, a z drugiej – nieograniczonym dostępem do nienadzorowanego samodzielnego prowadzenia pojazdów w trudnych warunkach, jakie stanowi ruch o dużym natężeniu. Przełamanie tego powiązania musi, w nieunikniony sposób, wiązać się z podjęciem środków, które ograniczą dostępny dotąd wybór bądź zmienią jego atrakcyjność.

Kreowanie środków zaradczych nakierowanych na rozwiązanie problemu młodych kierowców powinno polegać na starannym równoważeniu interesów i zakresu obowiązków młodego kierowcy, a także szerszej odpowiedzialności społecznej organów państwowych w zakresie zapewnienia bezpiecznego systemu transportu drogowego.

Sam proces udzielania prawa jazdy stwarza szereg możliwości. Mimo że poszczególne kraje stosują różne systemy nadawania prawa jazdy, wszędzie na świecie jest ewidentna spójność celów w zakresie redukcji ryzyka oraz tendencja w kierunku wzrostu zakresu podobieństw między tymi systemami.

### ***Wiek przyznawania prawa jazdy***

Jak odnotowano powyżej, czym niższy wiek rozpoczęcia nieograniczonego samodzielnego prowadzenia pojazdu, tym wyższe prawdopodobieństwo, że osoba ta będzie śmiertelną ofiarą wypadku, w szczególności poniżej 18. roku życia. Zatem, niezwykle ważne jest określenie odpowiedniego wieku, w którym dopuszcza się rozpoczęcie nieograniczonego samodzielnego prowadzenia pojazdu. Władze powinny odpierać, ze względu na brd., wszelkie naciski na obniżenie aktualnie obowiązującego wieku licencjonowania kierowców – a działać raczej w odwrotnym kierunku, gdyż podniesienie wieku rozpoczęcia nieograniczonego samodzielnego prowadzenia pojazdu redukuje liczbę śmiertelnych ofiar wypadków. Ponadto, warunki uzyskania prawa jazdy na jednośladowych pojazdach silnikowych powinny być na równie rygorystyczne – by nie dopuścić do ewentualnej migracji w kierunku mniej bezpiecznych form transportu.

### ***Szkolenia***

Jak dotąd, nie można wykazać wysokiej skuteczności sformalizowanego procesu szkoleń przyszłych kierowców w redukcji ryzyka incydencji wypadków. Szkolenia powinny koncentrować się na kształtowaniu kierowców prowadzących pojazdy w sposób bezpieczny, a nie tylko technicznie kompetentny, co oznaczałoby skierowanie uwagi, w większym niż dotąd zakresie, na samoocenę i rozumienie czynników zwiększających ryzyko, m.in. warunków, w jakich odbywa się jazda. Cele i testy określone dla szkoleń powinny być narzędziami nawzajem się wzmacniającymi. Innymi słowy, odpowiednie podejście musi stworzyć początkującym kierowcom możliwość zdobycia szerokiego doświadczenia.



### ***Zwiększenie jazd szkoleniowych przed udzieleniem prawa jazdy***

Bezpiecznych kierowców trzeba ukształtować, bo nikt nie rodzi się bezpiecznym kierowcą. Konieczne jest powszechne uznanie, że przedłużony etap ćwiczenia jazdy warunkuje osiągnięcie wyższego poziomu umiejętności kognitywnych. Szczególnie ważne jest zatem zdobycie znacznego doświadczenia w warunkach niższego ryzyka przed przejściem do nieograniczonego samodzielnego prowadzenia pojazdu. Większe pensum jazd szkoleniowych poprzedzające udzielenie prawa do samodzielnej jazdy, w ramach którego szkolący się w sposób metodyczny i wszechstronny oswaja się z prowadzeniem pojazdu, będzie skutkować obniżeniem liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Choć generalnie zaleca się co najmniej 50 godzin jazd szkoleniowych przed przyznaniem prawa jazdy, wyniki płynące z doświadczeń pewnego państwa dowodzą, że podniesienie tego pensum do ok. 120 godzin redukuje liczbę wypadków mających miejsce w ciągu dwóch lat od udzielenia prawa jazdy o ok. 40%.<sup>3</sup>

### ***Stosowanie środków zapobiegawczych po udzieleniu prawa jazdy***

Najwyższy stopień ryzyka występuje bezpośrednio po udzieleniu prawa do samodzielnego prowadzenia pojazdu, w szczególności w pierwszym roku korzystania z tego prawa. Zdanie egzaminu upoważniającego do uzyskania prawa jazdy nie powinno narażać początkujących kierowców na zagrożenia, nad którymi nie mogą zapanować. Ryzyko w tym okresie można znacznie zredukować, wprowadzając ograniczenia o charakterze ochronnym, które są konsekwentnie znoszone, jak czyni się to w ramach systemów progresywnego prawa jazdy (GDL):

- Wykazano, że młodzi kierowcy są bardziej podatni na działanie alkoholu niż kierowcy starsi – nawet przy niższej jego zawartości we krwi. Zatem, wysoce pożądane byłoby przyjęcie wartości zero lub 0,2 g/l, jako maksymalnego poziomu BAC w przypadku młodych, początkujących kierowców.
- Ponadto, stwierdzono, że omawiane ryzyko obniża się znacząco w efekcie zastosowania czasowego ograniczenia prowadzenia pojazdu w towarzystwie młodych pasażerów oraz (lub) nocą. Zastosowanie takich środków należy rozważać indywidualnie, z uwzględnieniem gruntownego, odpowiednio udokumentowanego rozpoznania natury problemu występującego w danej jurysdykcji, biorąc pod uwagę takie czynniki, jak: dotkliwość problemu młodych kierowców i wieku, w którym zwykle podejmowana jest nauka jazdy.

Zastosowanie tego rodzaju środków zaradczych może w znaczący sposób przyczynić się do rozwiązania problemu okoliczności mających wpływ na szkodowość wypadków powodowanych przez wielu młodych, początkujących kierowców, takich jak: prowadzenie pojazdu nocą, w towarzystwie pasażerów oraz (lub) pod wpływem alkoholu.

---

3. W Szwecji, w roku 1993, minimalny wiek, w którym dopuszczalne było prowadzenie pojazdu pod nadzorem został obniżony z 17½ do 16 lat, przy czym minimalny wiek jazdy samodzielnej utrzymano na poziomie 18 lat. Ok. 45-50% 16-latków uzyskało prawo jazdy uczącego się kierowcy w ciągu pierwszych 2½ lat trwania tego nowego programu. Spowodowało to podwyższenie mediany godzin jazd szkoleniowych z instruktorem przed uzyskaniem prawa jazdy do 117,6, w porównaniu do mediany 47,6 godzin przed zmianą. Na przestrzeni kolejnego okresu dwóch lat, ryzyko spowodowania wypadku przez młodych, początkujących kierowców, którzy rozpoczęli naukę jazdy z instruktorem w wieku 16 lat spadło o 40%, a ryzyko wypadkowe, skorygowane o czynniki zakłócające, dla wszystkich młodych, początkujących kierowców zostało obniżone o 15%.

### ***Egzekwowanie przepisów***

Ewidentnie, wiele ze środków zaradczych wpisanych w proces uzyskiwania prawa jazdy będzie nieskutecznych bez dyscypliny egzekwowania przepisów, w powiązaniu z poważnymi reperkusjami, które działają jako środki odstręczające od naruszeń i – bardziej ogólnie – niebezpiecznego zachowania. Początkujących kierowców należy zatem poddać reżimowi okresu próbnego, w trakcie którego mogą utracić prawo jazdy oraz (lub) podlegać wymogowi podjęcia dodatkowych jazd doszkalających, jeśli nie przestrzegają przepisów ruchu drogowego lub warunków prawa jazdy. Takie podejście można uzupełnić, wprowadzając wobec początkujących kierowców specjalne skale ocen punktów karnych, obniżające, w stosunku do innych kierowców, progowy poziom, od którego stosowane są środki karne. Adresowanie środków do młodych, początkujących kierowców jest jednak zadaniem trudnym, choć może je ułatwić zastosowanie specjalnych tablic rejestracyjnych. Zatem, konieczne jest utrzymanie egzekwowania przepisów na generalnie wysokim poziomie, choć można je koncentrować na dziedzinach, w których młodzi ludzie – a w szczególności młodzi mężczyźni – są szczególnie i ponadnormatywnie reprezentowani, w tym na: jeździe po spożyciu alkoholu, przekraczaniu dopuszczalnej prędkości, jeździe pod wpływem narkotyków i niezapięciu pasów bezpieczeństwa, oraz porach i miejscach szczególnej aktywności młodych ludzi.

### ***Nowe technologie***

Nowe rozwiązania technologiczne, takie jak: czarne skrzynki, inteligentne klucze czy alco-łoki, stwarzają możliwości zapewnienia przestrzegania warunków związanych z procesem udzielania prawa jazdy. Ponadto, takie rozwiązania jak: inteligentne dostosowanie prędkości – Intelligent Speed Adaptation, adaptacyjna kontrola jazdy – Adaptive Cruise Control czy elektroniczna kontrola stabilności jazdy – Electronic Stability Control mogą zredukować celowo i odruchowo niebezpieczną jazdę wśród wszystkich kierowców, w tym ludzi młodych. W odniesieniu do wielu z wymienionych technologii konieczne są dalsze badania, jednak należy odnotować, że niektóre z nich mogą być szczególnie przydatne młodym kierowcom, zarówno w prowadzeniu pojazdu, jak i w rozwiązywaniu specyficznych problemów..

### ***Komunikacja i edukacja***

Środkom zaradczym, w szczególności egzekwowaniu przepisów, powinny towarzyszyć wysiłki w zakresie komunikacji społecznej i edukacji wpływającej na zmianę fundamentalnych postaw, które nasilają omawiane ryzyko – nakierowane, w szczególności, na niedoświadczonych kierowców, grupy o stylu życia wysokiego ryzyka oraz mężczyzn. Należy także pamiętać, że wiele związanych z bezpieczeństwem postaw kształtuje się na długo przed wiekiem, w którym można prowadzić pojazd oraz że powstają one w dużej mierze pod wpływem naśladowanych wzorów. W związku z tym ważne jest dostarczanie rodzicom i innym osobom dorosłym informacji o tym, jak mogą przyczynić się do obniżenia ryzyka związanego z młodymi kierowcami.

### ***Środki spoza brd.***

Również środki spoza obszaru brd. – takie jak: dostępność i koszt środków komunikacji publicznej i szkolnej, koszt eksploatacji pojazdu, dostępność alkoholu czy lokalizacja usług interesujących młodych ludzi – mogą mieć wpływ na poziom przedmiotowego ryzyka. Wszystkie decyzje podejmowane w domenie polityki publicznej powinny brać pod uwagę wpływ, jaki mogą potencjalnie wywrzeć na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

### ***Współpraca międzynarodowa***

Współpraca międzynarodowa polegająca na wzajemnym udostępnianiu wyników badań i dobrych praktyk przyczyni się do redukcji kosztów zwalczania ryzyka wypadku spowodowanego przez młodego kierowcę. Propagowanie stosownych zaleceń opracowanych przez kraje OECD/EKMT, w tym wyników prac badawczych opublikowanych w niniejszym raporcie, będzie dla szerokiego grona krajów rozwijających się cenne i pomocne w rozwiązaniu szeregu występujących tam poważnych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Państwa świata mogą współpracować, np. w ramach takich mechanizmów, jak Współpraca ONZ na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, co stwarza przed nimi możliwość osiągnięcia bezpieczeństwa ruchu drogowego na możliwie najwyższym poziomie.

### **Jak zarządzać zmianą postaw?**

Zmiany często napotykają na opór. Opinia publiczna i strony bezpośrednio zaangażowane mogą zareagować na nowe środki zaradcze z niechęcią, w szczególności gdy pociągają one za sobą wyższe koszty lub czynią trudniejszym proces uzyskania prawa jazdy. Z kolei decydenci mogą niechętnie popierać niepopularne środki. Precyzyjne zarządzanie procesem zmiany może przyczynić się do przezwyciężenia wspomnianych przeszkód na drodze akceptacji skutecznych rozwiązań.

Przede wszystkim, decydenci wyższego szczebla powinni wykazać się odwagą i spełnić swój obowiązek przywódczy, uznając publicznie istnienie problemu i konieczność podjęcia działań zaradczych.

Zaproponowane środki zaradcze powinny być realistyczne i opierać się na dogłębnej analizie problemu oraz kosztów i korzyści proponowanych rozwiązań, co należy zakomunikować w zrozumiały sposób.

Trzeba przeprowadzić konsultacje ze wszystkimi bezpośrednio zainteresowanymi stronami, w tym młodymi kierowcami, rodzicami, pracodawcami, instruktorami jazdy, ośrodkami egzaminacyjnymi, policją, sektorem ochrony zdrowia i edukacji, branżą ubezpieczeń oraz generalnie – z użytkownikami dróg. W niektórych przypadkach, grupy zainteresowanych mogą odgrywać kluczową rolę w zapoznaniu decydentów i opinii publicznej z naturą danego problemu oraz proponowanymi rozwiązaniami.

Powinna zaistnieć ścisła koordynacja pomiędzy odpowiednimi resortami rządowymi i poszczególnymi szczeblami władz, polegająca na dzieleniu się zasobami i koncepcjami rozwiązań.

Wreszcie należy przystąpić do systematycznego (podzielonego na etapy) wdrażania danych środków zaradczych, z wykazaniem wyników osiągniętych w poszczególnych fazach. Wdrożenie należy rozplanować na tyle precyzyjnie, by uniknąć nierównomiernego wpływu zastosowanych środków, np. na warstwy społeczne o mniej korzystnej pozycji. Podjęte środki powinny też podlegać przeglądom i korekcie tam, gdzie nie wywołują pożądaných lub dobrych wyników.

## Podjęmowanie działań

Określone środki zaradcze należy wdrażać w sposób strategiczny – zapewniający efekty zarówno natychmiastowe, jak i o dłuższym horyzoncie czasowym. Przy czym, należy zwrócić szczególną uwagę na kluczowe czynniki leżące u podstaw i przyczyniające się do nasilania omawianego tu ryzyka. Ponadto, pomiędzy poszczególnymi środkami zaradczymi zachodzą istotne różnice, w kategoriach ich wpływu, kosztu i horyzontu czasowego, w którym mogą zostać wdrożone, co będzie rzutować na dobór możliwych scenariuszy działania. W szczególności, realizacja takich, które wymagają wprowadzenia nowych przepisów prawa, może trwać dłuższy czas.

Środki zaradcze w zalecanej kolejności:

1. *Zwiększenie świadomości problemu w społeczeństwie.* Działanie to może polegać na podjęciu różnych kampanii społecznych, opartych na dogłębnie zbadanej bazie informacyjnej, które będą miały na celu uwrażliwienie opinii publicznej na charakter ryzyka i stymulowanie zmian postaw i zachowań. Także przywódcy polityczni mogą naświetlać problem w przemówieniach i innych wypowiedziach. Do podjęcia tego środka zaradczego można przystąpić natychmiast. Nie należy oczekiwać, że sam w sobie doprowadzi do znaczącej redukcji ryzyka, jednak środek ten jest warunkiem niezbędnym do osiągnięcia szerszego zrozumienia problemu przez społeczeństwo i zachęca do akceptacji innych środków zaradczych. Ponadto, łączenie innych środków zaradczych, w szczególności egzekwowanie obowiązujących przepisów prawa z komunikacją, może w dłuższym horyzoncie czasowym zmienić postawy wobec ryzyka brd. Konieczność poniesienia określonych kosztów jest tu oczywista, choć prawdopodobnie nie będą budzić kontrowersji – ze względu na wagę przekazu i fakt, że opinia publiczna przywykła do odbioru kampanii komunikacyjnych pochodzących ze strony władz.
2. *Wszechstronna poprawa działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, które także odnoszą się do ryzyka młodych kierowców.* Składa się na to zapewnienie istnienia odpowiednich przepisów prawa i rygorystycznego egzekwowania przestrzegania tychże przepisów brd., z koncentracją na obszarach w których ryzyko młodych kierowców jest szczególnie wysokie, w tym na przekraczaniu dopuszczalnej prędkości jazdy, konsumpcji alkoholu, zażywaniu narkotyków i zapinaniu pasów bezpieczeństwa. To obszar, w którym można podjąć działania w trybie natychmiastowym, w oparciu o istniejące przepisy ustawowe i regulacyjne niższego rzędu, i uzyskać poprawę w krótkim czasie. Angażuje to istotne koszty, w postaci zasobów kierowanych na egzekucję oraz wdrożenie wysokich standardów bezpieczeństwa w pojazdach i infrastrukturze. Dla uzyskania wsparcia ze strony opinii publicznej konieczne będzie podjęcie skutecznych działań komunikacyjnych. Jednak, można oczekiwać oporu ze strony społeczeństwa, w szczególności wobec stosowania środków przymusu.
3. *Rozważenie konsekwencji w odniesieniu do brd., a w szczególności dla młodych kierowców, decyzji z innych obszarów polityki, nie związanych bezpośrednio z brd.* Dotyczy to m.in. takich kwestii jak: dostępność i koszt środków komunikacji publicznej, koszt eksploatacji pojazdu, dostępność miejsc parkingowych na terenach szkolnych i innych miejscach uczęszczanych przez młodych ludzi czy lokalizacja barów i dyskotek. Nie należy oczekiwać, że bezpośredni wpływ tych działań będzie szczególnie duży, choć w czasie może zaznaczyć się istotny efekt łączny. To obszar, w którym działania można wszcząć w trybie natychmiastowym, jednak potrzeba nieco więcej czasu, by sformalizować nadmienione środki. Można spodziewać się oporu szczególnie tam, gdzie decyzję będzie ograniczać zakres wyboru, zarówno osób prywatnych, jak i przedsiębiorstw.

4. *Wprowadzenie wysokich wymogów w zakresie jazd szkoleniowych z instruktorem przed ubieganiem się o prawo jazdy.* To potencjalnie jeden z najskuteczniejszych środków zaradczych. Jednak wymagać może nowelizacji przepisów prawa, co oznacza, że nie można go wprowadzić natychmiast. Wiąże się ze stosunkowo niskimi kosztami, zarówno dla administracji, jak i obywateli, ponieważ sprowadza się zasadniczo do nałożenia dodatkowego wymogu odnośnie czasu, jaki muszą poświęcić na szkolenie młodzi, początkujący kierowcy i ci którzy im w tym towarzyszą. W krajach, w których proces ubiegania się o prawo jazdy rozpoczyna się od 18. roku życia, opór będzie mniejszy, jeśli dopuścić realizację jazd szkoleniowych z instruktorem przed osiągnięciem tego wieku. Tam, gdzie proces ubiegania się o prawo jazdy rozpoczyna się wcześniej, można spodziewać się oporu ze strony samych młodych kierowców, gdyż wprowadzenie tego środka będzie w efekcie równoznaczne z podniesieniem wieku, od którego dopuszcza się samodzielne prowadzenie pojazdu. Jednakże, podjęcie konsultacji ze społeczeństwem, przy współpracy z właściwymi jego segmentami, może wyzwolić szerokie poparcie i zapotrzebowanie na działania nakierowane na redukcję zjawiska ryzyka młodych kierowców.
5. *Wprowadzenie ograniczeń ochronnych obowiązujących w początkowym okresie samodzielnego prowadzenia pojazdu.* Ten środek zaradczy niesie z sobą znaczący potencjał. Należy w jego ramach uwzględnić dopuszczalną zawartość alkoholu we krwi (BAC) nie wyższą niż 0,2 g/l. Trzeba też rozważyć wprowadzenie ograniczeń do jazdy nocą oraz (lub) z pasażerami. Tu także może występować potrzeba nowelizacji przepisów prawa, choć możliwe, że określone ograniczenie minimalnego wskaźnika BAC będzie można wprowadzić w ramach obowiązujących przepisów odnoszących się do prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu. Skuteczność egzekwowania prawa, o której mowa w pkt. 2, jest dla omawianych tu środków kluczowym warunkiem niezbędnym. Powstaną też dodatkowe koszty administracyjne wynikające ze zmian wprowadzanych w systemie udzielania prawa jazdy. Można spodziewać się poważnego oporu wobec tych środków ze strony samych młodych kierowców, choć realizacja efektywnej strategii komunikacyjnej może wyzwolić znaczące i szerokie poparcie społeczne dla takich działań.
6. *Stworzenie skutecznych bodźców zniechęcających do nieodpowiednich zachowań w trakcie prowadzenia pojazdu.* Egzekwowanie przepisów prawnych odnoszących się do brd. i specjalne środki w zakresie udzielania prawa jazdy będą skuteczne wtedy, gdy wspierać je będzie system uruchamiający określone konsekwencje za niestosowanie się do obowiązujących przepisów. Początkujący kierowcy powinni podlegać reżimowi okresu próbnego, w toku którego niestosowne zachowanie może prowadzić do utraty prawa jazdy lub rodzić obowiązek ponownego przejścia szkolenia, co może dodatkowo wzmacniać funkcjonująca w tym przypadku specjalna skala punktów karnych. Tego rodzaju środki zaradcze mogą wymagać nowelizacji przepisów prawa, niemniej nie będą źródłem istotnej skali dodatkowych kosztów po stronie ich egzekwowania, w odróżnieniu od przypadku omówionego wyżej. Mimo że środki te są narażone na poważny opór ze strony młodych kierowców, mogą się cieszyć popularnością wśród ogółu społeczeństwa. Możliwe jest też rozważenie dodatkowych bodźców negatywnych wycelowanych w problem niebezpiecznego prowadzenia pojazdów przez młodych kierowców w postaci ubezpieczenia pojazdu, przy czym organy administracji odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego i firmy ubezpieczeniowe musiałyby rozpatrzyć i opracować formy współpracy w tym zakresie.
7. *Podniesienie jakości szkoleń i egzaminowania kierowców, w tym większa koncentracja na podnoszeniu świadomości własnych zachowań i rozumieniu okoliczności prowadzących do bezpieczniejszego kierowania pojazdem.* Tego rodzaju zmiany musi poprzedzać etap obszernych analiz i prawdopodobnie inicjatyw legislacyjnych, co oznacza, że ich wdrożenie

wymagać będzie czasu. Mimo że ważne, prawdopodobnie nie będą mieć takiego wpływu, jak środki zaradcze, które skutecznie ograniczają narażenie na ryzyko czy poszerzają doświadczenie przed rozpoczęciem samodzielnego prowadzenia pojazdu, o czym mowa w pkt. 3 i 4. Na wstępie powstaną koszty wynikające z modyfikacji system udzielania praw jazdy, a oporu można spodziewać się w szczególności ze strony przedstawicieli sektora usług szkolenia kierowców.

8. *Uzyskanie oglądu korzyści wynikających z rozwiązań technologicznych w dziedzinie monitoringu i egzekwowania wymogów prawa, a także pomocy początkującym kierowcom w prowadzeniu pojazdu, z uwzględnieniem selektywnych wdrożeń rozwiązań, których efektywność bezspornie ustalono.* To inicjatywa, którą należy rozpiąć na dłuższy okres, szczególnie, że uwzględnia etapy badań i rozwoju. Mimo że potencjał przydatności jest tu wysoki, faktyczne korzyści, jakie można uzyskać przy zastosowaniu nowych technologii są jeszcze nieznane. Na początkowym etapie ich wdrożenie będzie generować dodatkowe koszty – związane z wdrożeniem technologii w pojazdach, co może spotkać się z oporem ze strony kierowców i producentów pojazdów. Konieczne będzie też odniesienie się do prawnych konsekwencji zastosowania nowych technologii, w szczególności, jeśli będą postrzegane jako pozbawiające kierowcę pełnej odpowiedzialności za prowadzenie pojazdu.

# FORMULARZ ZAMÓWIENIA

Zamówienie raportu należy skierować do:

**Turpin Distribution Services Limited**  
Stratton Business Park, Pegasus Drive  
Biggleswade, Bedfordshire SG18 8QB

Tel: + 44 (0) 1767 604 960

Fax: + 44 (0) 1767 601 640

E-mail: [oeclrow@turpin-distribution.com](mailto:oeclrow@turpin-distribution.com)

[www.turpin-distribution.com/](http://www.turpin-distribution.com/)

lub przez dystrybutora publikacji OECD w danym kraju

Kod ISBN OECD	Tytuł	Liczba egzemp larzy
(77 2006 01 1 P) 92-821-1334-5	<b>Młodzi kierowcy: droga to bezpieczeństwa</b>  <i>Cena: €75    USD94    £54    ¥10 400    MXN 950</i>	

Koszty przesyłki uwzględnione w cenie.

Załączam czek \*/ Mon chèque est joint \*

Proszę obciążyć moją kartę kredytową \*/ Débitez ma carte de crédit \* (Eurocard, Mastercard, Visa, American Express)

Nr karty: \_\_\_\_\_

Data ważności:  
\_\_\_\_\_

Podpis: \_\_\_\_\_ Data: \_\_\_\_\_

Adres do wysyłki: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Egzemplarze niniejszego dokumentu do nabycia w wersji elektronicznej i papierowej w księgarni internetowej OECD, pod adresem [www.oecdbookshop.org](http://www.oecdbookshop.org).

Elektroniczny dostęp do całości zasobów OECD i EKMT dot. transportu można uzyskać przez internetową bibliotekę OECD, SourceOECD, pod adresem [www.sourceoecd.org](http://www.sourceoecd.org).