

# Innst. O. nr. 60

(2001-2002)

## Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endring i lov 18.juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (prikkbelastning av førerkort)

Ot.prp. nr. 71 (2001-2002)

Til Odelstinget

### 1. SAMMENDRAG

#### 1.1 Innledning

Regjeringen legger i proposisjonen fram forslag til endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk. Forslaget gjelder endring av lovens § 33 nr. 1 for å etablere hjemmel for innføring av prikkbelastning av førerkort og inndragning på slikt grunnlag.

Forslaget er en oppfølging av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001), hvor det legges vekt på at det effektivt skal kunne gripes inn overfor risikoadferd i trafikken. Ansvarsbevisste og aktsomme trafikanter er utvilsomt det som i størst grad kan bidra til å redusere antall trafikkulykker.

Formålet med forslaget til lovendring er økt sikkerhet for trafikantene og færre drepte og skadde i trafikken. Forslaget vil gi grunnlag for et enklere og mer effektivt system for reaksjon mot gjentakelsesovertredere i trafikken enn dagens hjemmel i § 33 nr. 1 er egnet for. En prikkbelastningsordning vil være mer forutsigbar for trafikantene og enklere praktiserbar for politiet enn inndragning av førerkort etter gjeldende rett. Regjeringen anser at prikkbelastning av førerkort vil være et effektivt tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet.

Departementet vil anta at effekten av innføring av en prikkbelastningsordning kan anslås til en årlig reduksjon på 50 - 100 skadde/drepte. Økt trafikkovervåking, eksempelvis gjennom overgang til digitale kameraer i Automatisk Trafikkontroll, vil forsterke effekten av tiltaket.

Basert på tidligere anslag fra Justisdepartementet legger Samferdselsdepartementet til grunn at prikkbelastning årlig vil medføre inndragning av om lag 1 200 førerkort. I dag inndras om lag 11 000 førerkort per år etter overtredelser av vegtrafikklovgivningen.

#### 1.2 Gjeldende rett

Inndragning av førerkort er i hovedsak begrunnet i samfunnets behov for å ta risikoskapende førere av

motorvogn ut av trafikken. Politiets myndighet til å inndra førerkort har i tillegg en avskrekkende og holdningsskapende virkning som er egnet til å gi reduksjon i risiko for øvrige trafikanter.

Vegtrafikkloven § 33 nr. 1 er den mest alminnelige og mest omfattende hjemmel for inndragning av førerkort/mopedførerbevis.

Vurderingskriteriene for inndragning av førerkort:

- At innehaveren er ilagt straff eller domfelt for en straffbar handling, og at hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn krever inndragning, eller
- At innehaveren ikke er edruelig eller har en vandel som for øvrig er slik at han ikke anses skikket til å føre motorvogn.

Kravet om at innehaveren skal være ilagt straff eller domfelt, innebærer at vedkommende må ha vedtatt forelegg eller at det foreligger en rettskraftig dom. Etter ordlyden kan førerkortet/mopedførerbeviset inndras ved enhver straffbar handling, også der den ikke har hatt forbindelse med bruk av motorvogn. Imidlertid vil inndragning i praksis knytte seg til forhold som har sammenheng med bruk av motorvogn, jf. begrensningen i inndragningsadgangen som følger av vilkårene "hensynet til trafikksikkerheten" og "allmenne hensyn ellers".

Også i tilfeller hvor det enkeltstående straffbare forhold etter dagens hjemmel og praksis ikke i seg selv gir grunnlag for inndragning, kan politiet vurdere hvorvidt flere slike forhold samlet sett kan gi grunnlag for å fatte vedtak om inndragning av førerkortet. Vurderingstemaet blir i slike tilfeller innehaverens trafikkpålitelighet, det vil si om vedkommende kan anses å vise nødvendig vilje til å opptre aktsomt, hensynsfullt og sikkert for øvrig i trafikken.

Politiets adgang til inndragning av førerkort som følge av flere trafikkfarlige overtredelser, er relativt

lite benyttet. Dette skyldes blant annet mangel på et sentralt register over slike straffbare forhold.

Justisdepartementet tar sikte på å sende på høring et forslag om at inndragning av førerkort som følge av straffbare handlinger skal avgjøres av retten i forbindelse med straffesaken, eventuelt i forbindelse med vedtakelsen av et forelegg. Et prikkbelastningssystem som foreslått i proposisjonen, vil i hovedtrekk kunne bestå uavhengig av en eventuell overføring av inndragningskompetansen til domstolene.

### 1.3 Forslagets hovedinnhold

Den foreslåtte endringen gir Kongen myndighet til å fastsette forskrift med nærmere bestemmelser om innholdet i et prikkbelastningssystem. Detaljeringsgraden i en slik ordning tilsier at forholdet ikke bør reguleres direkte i loven.

I forskriften vil det bli fastsatt hvilke straffbare handlinger som skal omfattes, hvordan disse skal registreres og når slike registreringer skal medføre inndragning av førerkort. Videre vil det bli fastsatt lengde på registreringsperiode og inndragningstid. Det kan også gis eventuelle særlige regler for førerkortinnehavere med prøveperiode og særskilte vilkår, som eksempelvis trafikkurs, for tilbakelevering av førerkortet etter inndragning.

Også mopedførere vil bli omfattet av en prikkbelastningsordning ved at moped gjøres til en egen førerkortklasse i forbindelse med den pågående revisjonen av forskrift 23. februar 1979 nr. 4 om førerkort og førerprøve mv.

Den foreslåtte lovendringen er en fullmaktsbestemmelse som i seg selv sier lite om innholdet i et prikkbelastningssystem. I proposisjonen er det derfor gitt en relativt utførlig omtale av hovedtrekkene i arbeidet med forskrift knyttet til den foreslåtte hjemmelen. Utkastet til forskrift har vært på en bred høring.

I utformingen er det lagt vekt på enkelhet og sammenheng mellom ulykkesrisiko og de overtredelser som skal medføre prikkbelastning. Målsettingen er at ordningen skal være forståelig for trafikantene og lett praktiserbar for de som skal betjene systemet. Som et utgangspunkt forutsetter dette at kun relativt få og enkelt konstaterbare forseelser skal gi grunnlag for prikkbelastning.

De straffbare forhold som inngår i prikkbelastningssystemet skal være alvorlige vegtrafikkovertridelser, men ikke så alvorlige at de kvalifiserer for inndragning av førerkortet ved første gangs overtredelse.

Nærmere bestemte straffbare forhold innen følgende kategorier av vegtrafikkovertridelser, vil gi prikkbelastning etter det forskriftsutkastet som nå foreligger:

- fartsovertredelser
- kjøring i strid med trafikklyssignal med fast eller blinkende lys med rød farge

- ulovlig forbikjøring
- overtredelse av vikepliktsregler.

For at overtredelsen skal kunne gi prikkbelastning kreves det at forholdet er avgjort ved rettskraftig dom, vedtatt forelegg eller vedtatt forenklet forelegg. Hver overtredelse skal registreres med to prikker, med unntak av fartsovertredelser i det nedre skiktet av ordningens virkeområde. Disse skal registreres med en prikk. En handling som innebærer flere overtredelser skal registreres med summen av antall prikker som er angitt for de enkelte overtredelser.

Registreringene på den enkelte førerkortinnehaver vil bli ført i et sentralt register administrert av Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

Politimesteren eller den han gir myndighet skal fatte vedtak om inndragning av førerkortet der vedkommende fører i løpet av en treårsperiode er blitt registrert med åtte prikker eller mer. Treårsperioden blir regnet fra straffetidspunktet for hver enkelt overtredelse. Inndragningstiden vil bli satt til seks måneder, men med mulighet for nedsettelse i tilfeller hvor det foreligger særdeles formildende omstendigheter ved siste overtredelse. Vedtak om inndragning av førerkortet som følge av prikkbelastning skal kunne påklages til Politidirektoratet.

Departementet vil fremheve at utkastet til forskrift vil være gjenstand for ytterligere vurderinger.

Etter de vurderinger som er foretatt av Vegdirektoratet med hensyn til praktisk forberedelse for innføring av en prikkbelastningsordning, vil et system basert på fullt utviklede IT-løsninger kunne være operativt om lag ett og et halvt år etter fastsetting av forskriften.

### 1.4 Fremmed rett

En rekke land har innført prikkbelastningssystemer. Det er relativt stor forskjell på de ulike lands ordninger, og det synes vanskelig å overføre hele eller deler av disse systemene til norske forhold. Dels fordi de omfatter både overtredelser som i Norge gir grunnlag for direkte inndragning av førerkortet, for eksempel promillekjøring over 0,5, og forhold som kun sanksjoneres med gebyr, eksempelvis unnlatt bruk av bilbelte. Ordningene er også gjennomgående mer kompliserte og omfattende enn det som nå foreslås innført i Norge. Blant annet benyttes det i stor utstrekning differensiering av antall prikker for ulike forseelser og en rekke varianter av beregninger for sletting av prikker.

Det er ellers lite differensiering av inndragningstid når førerkortet blir inndratt som følge av prikkbelastning, og det er ingen av landene som har særordninger for yrkessjåfører.

Det foreligger ikke dokumentasjon fra noen av landene på reell effekt av prikkbelastning alene.

## 1.5 Om høringen

Alminnelig høring av utkast til endring av vegtrafikkloven § 33 nr. 1, samt utkast til forskrift om prikkbelastning av førerkort, ble gjennomført av Vegdirektoratet ved høringsbrev av 4. april 2000. Forslaget har vært på høring til 76 instanser, herunder syv departementer og samtlige vegkontorer og politidistrikter. Det ble mottatt 62 uttalelser til forslaget.

### 1.5.1 Høringsbrevets forslag

Den foreslåtte endringen i §33 nr. 1 gir mulighet for å etablere et system for inndragning av førerkort som må antas å være langt mer effektivt og med antatt større allmennpreventiv effekt enn dagens hjemmel gir mulighet til.

Etter den foreslåtte endringen skal førerkortet inndras etter nærmere fastsatte kriterier og nærmere bestemte rettskraftig avgjorte forhold skal registreres for å gi grunnlag for slik inndragning. Endringen sikrer også sentral registrering av overtredelser utover det som er hjemlet i dag, og gir mulighet for å sette vilkår for å få førerkortet tilbake etter inndragning.

Gjennom regulering i forskrift gis det mulighet og myndighet til relativt raskt å kunne justere ordningen for å oppnå ønsket trafiksikkerhetsmessig effekt. Den foreslåtte hjemmelen vil i større grad enn foreliggende hjemmel til inndragning sikre gjennomføring og ensartet praktisering i gjentakelsestilfeller, noe som igjen gir stor grad av forutsigbarhet for trafikantene.

Politiets adgang til inndragning etter gjeldende § 33 nr. 1 er forutsatt videreført.

I høringsbrevet av 4. april 2000 ble det redegjort for bakgrunn og historikk for en ordning med prikkbelastning av førerkort.

Det ble særskilt anmodet om høringsinstansenes syn på dobbel prikkbelastning av innehaver av førerkort med prøveperiode og hvorvidt ordningen bør inneholde krav om trafikkurs som følge av vedtak om inndragning av førerkortet.

### 1.6 Høringsinstansenes syn

Flertallet av høringsinstansene støtter Vegdirektoratets forslag om innføring av en prikkbelastningsordning, herunder Riksadvokaten, Autoriserte Trafikk-skolers Landsforbund, Norges Automobil-Forbund, Trafikkforum, Trygg Trafikk, Finansnæringens Hovedorganisasjon, Motorførernes Avholdsforbund, Opplysningsrådet for Veitrafikken og Norsk Motorcykel Union. Forslaget får også tilslutning fra tilnærmet samtlige av de politidistrikter og vegkontor som har avgitt uttalelse.

En del høringsinstanser går imot forslaget, og/eller har vesentlige innvendinger til materielt innhold i utkastet til forskrift, herunder Landsorganisasjonen i Norge, Lastebileiernes Forening, Norges Taxifor-

bund, Norsk Transportarbeiderforbund, Yrkestrafikkforbundet, Norges Lastebileierforbund, Norges Snøscooterforbund og Den Norske Advokatforening.

Forbrukerrådet, Forbrukerombudet og Direktoratet for arbeidstilsynet har ikke merknader til forslaget.

Flertallet av de instansene som går imot forslaget, representerer sjåfør- eller eierinteresser i vegtransportnæringen. Deres hovedinnvending er at en prikkbelastningsordning som foreslått vil medføre større risiko for "yrkesforbud" for sjåførere og utøvere i norsk transportbransje, og at det derfor må tas hensyn til at yrkessjåførere kjører vesentlig mer enn privatbilister og til disses behov for førerkortet.

Departementet vil peke på at det er særlig viktig at nettopp de som tilbringer mest tid og kjører lengst på vegnettet forholder seg til gjeldende regelverk.

Det er etter departementets oppfatning ingen grunn til å ha særskilte regler for yrkessjåførere når det gjelder reaksjoner for overtredelser av vegtrafikklovgivningen.

Det er grunn til å peke på at formålet med den foreslåtte ordningen er å etablere et system med antatt større allmennpreventiv effekt i forhold til uønsket trafikkadferd enn det gjeldende lovgrunnlag er egnet for.

Intensjonen er at prikkbelastningsordningen skal inngå i et samspill med de øvrige virkemidlene, ikke erstatte enkelte av disse.

### 1.7 Nærmere om departementets vurderinger

Departementet har ikke funnet grunnlag for å gjøre vesentlige materielle endringer i lovforslaget i forhold til det som var gjenstand for høring.

I utkastet til forskrift er det imidlertid gjort visse endringer i forhold til det forslaget som var gjenstand for høring. Blant annet er antallet prikker før inndragning inntrer, økt fra seks til åtte og enkelte straffbare forhold er tatt ut av ordningen. Departementet kommenterer enkelte forhold fra høringsrunden, jf. kap. 7 i proposisjonen.

Det er kommet innvendinger mot at ordningen skal omfatte vedtatte forenklede forelegg, blant annet fra Den Norske Advokatforening og Lastebileiernes Forening. Det anføres dels rettssikkerhetshensyn, dels økonomiske hensyn i form av eventuell merbelastning på domstolene som følge av at flere forenklede forelegg kan bli nektet vedtatt. Departementet vil bemerke at en rekke av de overtredelser som omfattes av ordningen med forenklet forelegg, er av typisk risikoskapende karakter og dermed klart innenfor de retningslinjer som ble gitt for utforming av en prikkbelastningsordning.

Departementet legger ellers til grunn at overtredelser som oppleves som åpenbart trafikkfarlige, bør inngå i ordningen på et slikt grunnlag selv om det ikke foreligger dokumentasjon av sammenheng med antall trafikkulykker.

Noen instanser finner konsekvensene ved manglende varsling uklare. Departementet ser det som viktig at varsling finner sted både i tilknytning til den enkelte overtredelse og etter at innehaver er registrert med minst seks prikker.

Flere instanser har tatt opp spørsmålet om klage over ileggelse av prikker og klage på vedtak om inndragning som følge av slik ileggelse. Departementet har lagt til grunn at den enkelte ileggelse av prikk ikke er å betrakte som et enkeltvedtak etter lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven), og at slik ileggelse derved heller ikke faller inn under forvaltningslovens bestemmelser om klagerett.

Å gi klagerett på den enkelte ileggelse av prikk ville etter departementets syn svekke effekten av ordningen vesentlig og også medføre en betydelig kostnadsøkning.

Departementet viser ellers til at den enkelte ileggelse av prikk ikke medfører rettighetstap. Rettighetstapet inntreffer først når førerkortinnehaveren har fått registrert åtte prikker eller mer som utløser et påfølgende vedtak om inndragning av førerkortet. Inndragningsvedtaket, som vil være et enkeltvedtak, kan påklages til Politidirektoratet, hvor grunnlaget for inndragningen vil bli vurdert. Det vil likevel kun være formelle saksbehandlingsfeil som vil kunne påberopes i forhold til gyldigheten av inndragningsvedtaket.

Motorførernes Avholdsforbund ønsker at kjøring med lavpromille (0,2 - 0,5) skal omfattes av prikkbelastningsordningen. Etter en totalvurdering finner departementet at senkingen av promillegrensen bør evalueres før det tas stilling til om lavpromillekjøring bør innlemmes i en prikkbelastningsordning. Det vil således være naturlig å vurdere spørsmålet på ny i forbindelse med evaluering av prikkbelastningsordningen.

Departementet har etter høringsrunden funnet at det i særskilte tilfelle kan være behov for unntak fra hovedregelen om seks måneders inndragning av førerkortet. Det er derfor i forskriftsutkastet lagt til mulighet for nedsettelse av inndragningstidens lengde under seks måneder dersom inndragning vil virke urimelig hardt og det foreligger særdeles formildende omstendigheter ved det forholdet som ga grunnlag for siste ilagte prikk.

Høringsinstansene er delt i synet på forslaget om at person som har førerkort med prøveperiode skal registreres med dobbelt antall prikker ved den enkelte overtredelse. Departementet vil derfor foreløpig ikke følge opp dette forslaget.

Høringsrunden har for øvrig ikke gitt grunnlag for å fravike utgangspunktet om at ordningen innføres uten krav om trafikkurs. Hjemmelsbestemmelsen gir imidlertid rom for at dette eventuelt kan innføres på et senere tidspunkt.

Prikkbelastningssystemet skal være uavhengig av inndragning på annet grunnlag. For eksempel vil inn-

dragning som følge av at en førerkortinnehaver blir ilagt straff eller domfelt for overtredelse av vegtrafikkloven § 22 første eller annet ledd, ikke medføre at tidligere ilagte prikker etter forskriften om prikkbelastning bortfaller.

### 1.8 Økonomiske og administrative konsekvenser

Etablering og drift av en ordning med prikkbelastning og inndragning av førerkort som hjemlet i forslaget, vil ha både økonomiske og administrative konsekvenser for Statens vegvesen, politi, påtalemyndighet og domstoler.

For Statens vegvesen vil ressursbruken i hovedsak være knyttet til utvikling av nødvendig dataverktøy samt daglig drift og vedlikehold av prikkregisteret. For politiet generelt vil ordningen kreve ressurser knyttet til daglig bruk av registeret, for det enkelte politidistrikt ved vedtak om inndragning av førerkort med grunnlag i slike registreringer, og for Politidirektoratet ved behandling av klager på vedtak om inndragning. Ordningen kan også medføre økt belastning på påtalemyndighet og domstoler ved at forelegg og forenklet forelegg som medfører prikk, nektes vedtatt og at flere saker derfor vil kreve domstolsbehandling.

Det kan gjøres relativt grove anslag over kostnadene ved ordningen. Det vil imidlertid være knyttet usikkerhet til disse. Blant annet vil kostnadene knyttet til utvikling av dataverktøy avhenge av de valg som gjøres med hensyn til materielt innhold i ordningen gjennom fastsetting av forskrift, og effekten av ordningen i seg selv vil påvirke kostnadene ved denne.

Datatilsynet har i høringen vist til at registeret bør ligge hos politiet. Samferdselsdepartementet finner at registeret bør etableres i AUTOSYS (Statens vegvesens datasystem). Dette utelukker imidlertid ikke at det på et senere tidspunkt kan være hensiktsmessig å overføre prikkregisteret til politiet. Prikksystemet vil kreve oppretting av et eget sideregister til førerkortdelen i AUTOSYS.

Departementet legger til grunn at prikkbelastningsregisteret skal være direkte tilgjengelig for kvalifisert personell fra både politiet og Statens vegvesen.

Total tidsbruk etter fastsetting av forskrift og til systemet er operativt anslås til om lag halvannet år.

For utvikling av skjermbilde til registeret vil Statens vegvesen ha behov for konsulentbistand. Omfanget av slik bistand anslås til om lag tre månedsverk med en total kostnad i størrelsesorden 500 000 kroner.

Ved en antatt økning på 15 000 saker som følge av en prikkbelastningsforskrift, mener Justisdepartementet det vil være behov for om lag 24 nye stillinger for å administrere ordningen. 24 stillinger à kr 400 000 tilsvarer 9,6 mill. kroner.

Et mobilt system slik at politiet får direkte tilgang til registeret fra politibilene, vil beløpe seg til om lag 100 000 kroner per bil og totalt beløpe seg til 5 mill. kroner.

Vegdirektoratet og politiet vil få kostnader forbundet med drift og vedlikehold av registeret samt rene administrasjonskostnader som følge av varsling og inndragningsvedtak. Samlet antas disse ikke å overstige 1 mill. kroner årlig.

Det må antas at ordningen i startfasen fra 2004 kan medføre at domstolene anslagsvis blir tilført 1 800 straffesaker. Dette utgjør om lag 8 dommerårsverk og 7,5 saksbehandlerårsverk.

Dersom en prikkbelastningsordning gir 5 pst. nedgang i antall ulykker blant de førere som påvirkes av tiltaket, tilsvarer dette en årlig nedgang i ulykkeskostnader på om lag 170 mill. kroner. Slik det foreliggende forslaget er utformet vil ordningen trolig gi noe mindre enn 5 pst. nedgang i antall ulykker. Departementet legger likevel til grunn at kostnadene ved tiltaket vil være vesentlig lavere enn de innsparte kostnader representert ved unngåtte ulykker.

Etablering av en prikkbelastningsordning i den form som nå er foreslått, krever endring av vegvesenets konsesjon for førerkortregisteret.

Det kreves utarbeiding av praktiske rutiner og retningslinjer for politiets og vegvesenets drift av ordningen.

## 2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Bjørgulv Froyn, Martin Kolberg, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, fra Høyre, Anne Berit Andersen, Sverre Hoddevik, Hans R. Kjæstad og lederen Petter Løvik, fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, vil understreke viktigheten av å styrke trafikksikkerheten. I den sammenheng er det nødvendig å vurdere om det er hensiktsmessig å ta i bruk nye virkemidler for å redusere antallet trafikkuulykker og nærme seg realisering av 0-visjonen.

For å bedre trafikksikkerheten er det viktig at bilister som til stadighet opptrer uaktsomt og uansvarlig i trafikken, blir møtt med en streng reaksjon.

Flertallet vil vise til TØIs vurdering av prikkbelastningssystem hvor det sannsynliggjøres at innføring av prikkbelastning vil medføre betydelig trafikksikkerhetsgevinster. Flere andre land har allerede innført prikkbelastningssystem.

Prikkbelastning kan være et hensiktsmessig virkemiddel for å redusere antallet bilister som over tid viser trafikkarlig adferd, og flertallet vil på denne bakgrunn støtte Regjeringens forslag til prikkbelastningssystem.

Flertallet vil understreke viktigheten av at prikkbelastningssystemet gir klare og håndterlige reg-

ler for hva som gir prikker og at rettssikkerheten ivaretas på en god måte.

Flertallet forutsetter at det legges stor vekt på å gjøre ordningen effektiv og minst mulig byråkratisk.

Flertallet viser til proposisjonens omtale av ekstra kostnader innenfor politi og rettsvesen ved å innføre prikkbelastning. Flertallet merker seg at et vesentlig element i kostnadene gjelder spesielt for oppstartsfasen og vil reduseres etter en periode, og at nødvendige nyinvesteringer i utstyr i politiet også vil være svært hensiktsmessige til andre av politiets oppgaver. Flertallet merker seg videre at de innsparte kostnader ved færre ulykker vil være vesentlig høyere enn disse kostnadene slik de her er framstilt, og at innføring av prikkbelastning derfor i høyeste grad er et samfunnsøkonomisk lønnsomt tiltak, også sammenlignet med andre mulige tiltak for å bedre trafikksikkerheten. Flertallet understreker at prikkbelastning skal virke sammen med og utfylle øvrige virkemidler på trafikksikkerhetsområdet, ikke erstatte enkelte av disse. Prikkbelastning er et målrettet tiltak for å påvirke et mindretall av trafikanter til i større grad å overholde enkelte svært viktige punkter i de trafikreglene som det store flertall av trafikantene respekterer, og dermed skape en tryggere hverdag for både bilister, fotgjengere og syklister. Flertallet slutter seg til at prikkbelastning er den mest målrettede måten å påvirke nettopp dette mindretallet av trafikanters atferd på, og dermed vanskelig kan stilles direkte opp mot eventuelle andre trafikksikkerhetsformål som i seg selv er viktige, men når andre trafikanter med andre effekter.

Flertallet vil imidlertid understreke at det er klart mål å begrense de administrative kostnadene mest mulig, uten at dette går på bekostning av rettssikkerheten i det foreslåtte systemet. Flertallet forutsetter at de berørte departementer går nøye gjennom mulighetene for å ta i bruk teknologi og praktiske løsninger som reduserer de administrative kostnadene i forhold til det som framkommer i proposisjonen, særlig med utgangspunkt i at mest mulig av politiets trafikksikkerhetsinnsats benyttes til utadrettet arbeid.

Medlemene i komiteen fra Arbeiderpartiet og fra Senterpartiet meiner at omfanget av kontrollar er eit viktig verkemiddel for å redusere brot på trafikkløvgjevinga. Eit prikkbelastningssystem får berre meining dersom sjansen for å verta teken i åtfærd som fører til prikkar er vesentleg. Desse medlemene ser klart at eit prikkbelastningssystem kan ha førebyggjande effekt, serleg for "verstingane" i trafikken, men dette krev at dei vert tekne i brot på trafikkløvgjevinga.

Desse medlemene er svært opptekne av å styrka trafikstryggleiken på norske vegar, og meiner difor at ressursar må setjast inn der det hjelper mest. Desse medlemene ynskjer nærare dokumenta-

sjon på kost/nytte på dei ulike områda, og ber Regjeringa kome tilbake med ei orientering om dette i samband med budsjettet for 2003. Desse medlemene viser mellom anna til den gode effekten av prosjekt om trafikkovervaking i Vestfold.

Desse medlemene har merka seg at land som har prikkbelastning, ikkje kan dokumentera effekt av dette. Desse medlemene har forståing for at det kan vera vanskeleg å skilja ut ein slik effekt, men er noko usikre på kva effekt eit slikt system vil ha, og om pengar til andre trafikktryggleikstiltak ville gje betre og meir målbar effekt.

Desse medlemene vil likevel stø innføring av eit prikkbelastningssystem. Desse medlemene meiner at systemet må kunna krympast vesentleg, slik at kostnadane til nye stillingar til å administrere ordninga vert reduserte. Dette må skje på ein måte som sikrar rettstryggleiken i den nye ordninga. Kostnadane ved ordninga er av departementet rekna til vel 19 mill. kroner. Desse medlemene gjer framlegg om at desse kostnadane vert reduserte vesentleg, og ber Regjeringa laga eit opplegg innafor ei kostnadsramme på 12 mill. kroner.

Desse medlemene gjer samstundes framlegg om at Trygg Trafikk får auka sine løyvingar med 2 mill. kroner til tiltak for å betre tryggleiken for skulebarn frå neste år, og at 5 mill. kroner går til kontroll på dei mest ulukkesutsette strekningane etter modell frå Vestfold.

Desse medlemene vil på denne bakgrunnen fremja fylgjande forslag til vedtak:

"Meirutgiftene til stillingar m.v knytta til ordninga med prikkbelastning vert redusert med 20-30 pst."

"Det vert frå 2003 løyvd 5 mill. kroner meir til politikontroll på dei mest ulukkesutsette vegstrekningane."

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet fremjer fylgjande forslag:

"Trygg Trafikk får frå 2003 auka sine løyvingar med 2 mill. kroner til tiltak for å betre tryggleiken for skulebarn."

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, viser til at Regjeringa har studert systemer for prikkbelastning i England, Sverige, Finland, Tyskland og Frankrike uten å kunne trekke noen konklusjoner. Det er ikke dokumentert at prikkbelastning har gitt større trafiksikkerhet/færre ulykker i noen av disse landene. Likevel mener Regjeringa at prikkssystemet vil gi 50-100 færre trafikkskadde/drepte pr. år i Norge.

Disse medlemmer vil peke på at prikkssystemet kommer i et merkelig forhold til promillelovgivningen. Etter innføring av 0,2-promillegrensen inndras førerkort ved promille på over 0,4 – 0,45 (skjønnsmessig) eller lavere hvis promillekjøringen skjer under skjerpene omstendigheter. Siden det (ifølge Regjeringa) ikke kan dokumenteres risikoøkning for ulykker ved kjøring med promille opp til 0,5, vil kjøring med under 0,5 promille verken føre til førerkortinndragning eller være prikkgivende.

Disse medlemmer vil vise til at det daglig skjer hundretusenvis av brudd på veitrafikkloven på norske veier. Disse skjer som regel uten at det får konsekvenser for den som bryter trafikkreglene. Dersom prikkssystemet blir innført, vil bare promiller av de tilfellene der prikkgivende handlinger utføres, føre til prikk gis.

Med en inndragningsterskel på 8 prikker vil inndragning skje svært sjelden. Det hender de færreste at de blir "tatt" så mye som fire ganger i løpet av tre år. Det er høyst tvilsomt om Regjeringa oppnår de forventede 1 200 førerkortinndragninger som Regjeringa forutsetter.

For å få prikkordningen til å "virke" vil det derfor ikke være grunn til å undres dersom Regjeringa etter noen år foreslår å redusere terskelen for inndragning fra 8 til f. eks. 5 eller 3 prikker.

Disse medlemmer vil peke på at da vil først og fremst yrkessjåfører bli rammet, fordi de har størst risiko for å bli knepet for feil. Systemet legger jo opp til at prikkene skal slettes etter 3 måneder. For en vanlig personbilfører med 12 000 km kjørelengde årlig vil prikkene bli slettet gjennomsnittlig etter 36 000 km kjøring. For en yrkessjåfører vil prikker ikke slettes før etter flere hundre tusen kilometers kjøring. Siden "alle" bryter trafikkreglene av og til, vil det være meningsløst å si at "man kan jo bare la være å bryte reglene".

Disse medlemmer har merket seg at LO i sin høringsuttalelse også er opptatt av den urettferdigheten som ligger ikke bare i det at oppdagelsesrisikoen for yrkessjåfører i løpet av tre år er enormt høy i forhold til andre trafikanter, men også i det at inndragning etter 8 prikker er mye mer alvorlig for en yrkessjåfører enn for andre.

Disse medlemmer mener at det er grunn til bekymring over ulykkesantallet i trafikken. Men de notoriske bøllene kan lukes ut med dagens system uten prikker. Det, sammen med bedre føreropplæring og bedre veistandard, vil være riktigere og mer virkningsfulle enn å inndra førerkort etter så tilfeldige kriterier som ligger i proposisjonen.

Disse medlemmer mener at det også er grunn til bekymring over rettssikkerhetsmessige sider ved at prikker kan ilegges uten at førerkortinnehaveren har anledning til å klage, eller å få prikkens ilegelse vurdert.

Disse medlemmer vil avslutningsvis peke på det overraskende at Regjeringen foreslår dette under henvisning til ordninger i fem andre europeiske land der det ikke kan dokumenteres at prikkssystemene har gitt noen effekt når det gjelder bedring av trafikksikkerheten.

Disse medlemmer vil derfor ikke bifalle Regjeringens forslag til endringer i lov av 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (prikkbelastning av førerkort).

### 3. FORSLAG FRA MINDRETALL

#### Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet :

##### Forslag 1

Meirutgiftene til stillingar m.v knytta til ordninga med prikkbelastning vert redusert med 20-30 pst.

##### Forslag 2

Det vert frå 2003 løyvd 5 mill. kroner meir til politikontroll på dei mest ulukkesutsette vegstrekningane.

### 4. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Odelstinget til å gjøre slike

vedtak :

A

Vedtak til lov

om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (prikkbelastning av førerkort)

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endring:

§ 33 nr. 1 nytt første ledd skal lyde:

*Kongen kan gi forskrift om at førerkortet skal inndras for en bestemt tid av hensyn til trafikksikkerheten, dersom innehaveren har fått nærmere angitte straffbare handlinger registrert et bestemt antall ganger i løpet av en fastsatt tidsperiode. Det kan fastsettes ulik registrering av ulike straffbare handlinger, og avhengig av om vedkommende har førerkort med eller uten prøveperiode. Det kan settes vilkår for å få førerkortet tilbake etter inndragningen.*

*ten, dersom innehaveren har fått nærmere angitte straffbare handlinger registrert et bestemt antall ganger i løpet av en fastsatt tidsperiode. Det kan fastsettes ulik registrering av ulike straffbare handlinger, og avhengig av om vedkommende har førerkort med eller uten prøveperiode. Det kan settes vilkår for å få førerkortet tilbake etter inndragningen.*

Nåværende første ledd blir nytt annet ledd, og skal lyde:

Blir den som har førerkort eller mopedførerbevis, ilagt straff eller domfelt for en straffbar handling, kan politimesteren eller den han gir myndighet i tilfeller som ikke leder til registrering etter første ledd, treffe vedtak om inndragning av førerkortet eller mopedførerbeviset for nærmere fastsatt tid eller for alltid, dersom hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det. Det samme gjelder dersom innehaveren ikke er edruelig eller hansandel for øvrig er slik at han ikke anses skikket til å føre motorvogn.

II

Loven trer i kraft straks.

B

Trygg Trafikk får frå 2003 auka sine løyvingar med 2 mill. kroner til tiltak for å betre tryggleiken for skulebarn.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 4. juni 2002

**Petter Løvik**

leder

**Thore A. Nistad**

ordfører

**Geir-Ketil Hansen**

sekretær