



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref
INSJ/imv

Vår ref
21/1071-2

Dato
22. april 2021

Representantforslag 201 S fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om å avvikle prikkbelastningssystemet i veitrafikken

Jeg viser til brev av 15. april 2021 fra Stortingets transport og kommunikasjonskomite, der det bes om min vurdering av ovennevnte forslag.

Jeg vil innledningsvis fremheve at Norge setter standarden i Europa for trafikksikkerhetsarbeid. Innretting, virkemidler og resultater brukes som rettesnor for andre land. Ett element i dette arbeidet er hvordan vi reagerer overfor trafikanter som ved gjentatt farlig trafikadferd setter eget og andres liv og helse i fare.

Prikkbelastningsordningen ble innført i Norge 1. januar 2004. På dette tidspunktet hadde en rekke europeiske land lignende ordninger, men i motsetning til det som hevdes i forslaget, skilte den norske modellen seg allerede da ut, blant annet ved bare å omfatte relativt få og dokumentert trafikkarlige overtredelser og med et lavt totalt antall prikker. Førerkortet kan inndras etter gjentatte trafikkarlige overtredelser, men som ikke hver for seg er så alvorlige at de kvalifiserer til direkte inndragning.

Vi har beholdt denne grunnleggende forutsetningen i vårt prikkbelastningssystem. Andre land hadde og har komplekse ordninger med et stort antall overtredelser som ikke nødvendigvis er relatert til høy risiko, høye antall prikker og sinnrike systemer for opptjening og fjerning av disse.

Den norske ordningen er enkel. Den skal gi adferdsendring ved at det varsles hver gang det ilegges prikker, og det gis et særlig skriftlig varsel ved fire prikker. Systemet er dermed høyst forutsigbart, også for gjentakelsesovertridere. Det gir den enkelte all mulighet til å justere

egen adferd før førerkortet inndras for seks måneder ved oppnådde åtte prikker. Ved å endre adferd vil ilagte prikker slettes over tid.

Jeg kjenner ikke igjen beskrivelsen av ordningen som kontroversiell – tvert imot. At de som mister føreretten som følge av at de selv etter gjentatte varsler velger å ikke forholde seg til de reglene vi andre følger, kan oppleve systemet som urettferdig, er verken oppsiktsvekkende eller tungtveiende. I motsetning til det forslagsstillerne hevder, er prikkbelastning verken straff eller dobbeltstraff. Prikkbelastning er i utgangspunktet bare registrering av allerede ilagte reaksjoner for uønsket farlig trafikadferd. Slik registrering, og mulighet til å inndra førerkortet for gjentakelsesovertrедere, hadde vi også før prikkbelastningssystemet ble etablert. Men det var da distriktvis i politiet, og i papirarkiver, noe som åpenbart var mindre effektivt, og som heller ikke sikret likebehandling av like tilfeller nasjonalt.

Tap av føreretten – for seks måneder – er konsekvensen av registrert gjentatt farlig trafikadferd, som viser holdninger i trafikken som medfører fare for eget og andres liv og helse. Slikt tap av føreretten er svært enkelt å unngå, ved bare å følge de adferdsreglene samfunnet har vedtatt for trafikk. At disse reglene følges også av yrkessjåførene, som tilbringer mest tid på veinettet, og med de største kjøretøyene, er åpenbart særlig viktig for sikkerheten for oss andre som ferdes på og langs veien. Jeg viser for øvrig til forholdet for yrkessjåfører ble særlig behandlet i lovproposisjonen ved innføringen av systemet.

Til påstandene rundt strafferabatt, vil jeg igjen vise til at prikkbelastning ikke er straff, men bare registrering av at en straff er ilagt. Det registreres bare prikker for straffbare forhold som er "avgjort ved rettskraftig dom, vedtatt forelegg eller vedtatt forenklet forelegg", jf. § 2 i prikkbelastningsforskriften. Jeg viser for øvrig til at forskriften i § 6 har en særlig bestemmelse som åpner for at tapet av førerett kan settes under de vanlige seks måneder "*..dersom tap av førerett ellers vil virke urimelig hardt og det foreligger særdeles formildende omstendigheter ved det forhold som ga grunnlag for siste ilagte prikk.*" Jeg viser også til bestemmelsene om "fellesbot" i § 2 i forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker, som nettopp gir anledning til reduksjon av de enkelte bøtene der det foreligger flere overtrедelser samtidig – altså strafferabatt.

Ordningen er tidligere evaluert to ganger på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Basert på resultatene fra perioden 2004-2007, ble den utvidet og skjerpet fra 1. juli 2011. Noe flere alvorlige overtrедelser ble da inkludert, og det ble innført dobbel prikkbelastning for førere som har førerkortet på prøve, det vil si de første to årene etter førerprøven. Som de fleste bør være kjent med, er risikoen for en alvorlig ulykke særlig stor de første årene for nye førere. Det er derfor vi lenge har hatt regelen om at førerkortet bare has på prøve de to første årene. Det er også derfor det er spesielt viktig å påvirke til god og trafikksikker trafikadferd hos unge førere, blant annet gjennom å ha særlige regler i prikkbelastningsordningen – som følger opp i den nevnte to års-perioden dersom føreren åpenbart trenger justering av egen adferd.

Jeg er ikke kjent med tallmaterialet representantene viser til om aksept for å bryte fartsgrensene, men vil generelt vise til at slike holdninger i trafikken utsetter også andre enn en selv for betydelig økt risiko. Fartsgrenser settes på faglig grunnlag, med betydelig fagkompetanse og dokumentasjon av risikofaktorer. Dette er kompetanse den enkelte fører selvsagt ikke innehar selv. At mange mener fartsgrensene er for lave, basert på egen vurdering, eller manglende sådan, av forholdene som nevnt over, kan jeg ikke se at kan veie tyngre enn det andre undersøkelser viser, nemlig at opp mot 70 prosent av nordmenn mener de er bedre til å kjøre bil enn gjennomsnittet.

Prikkbelastningen ble sist evaluert i 2015 av Transportøkonomisk institutt (TØI). Rapporten viste klart at sannsynligheten for nye overtredelser reduseres for de som har pådratt seg så mange prikker at de risikerer å miste førerkortet ved neste overtredelse. Dette viser at prikkbelastning har den tilsiktede og ønskede effekten på trafikkadferden, også for gjentakelses-overtredere. Denne effekten bidrar til nedgang i antallet trafikkulykker. For førere i prøveperioden fant TØI også nedgang i ulykkesrisiko etter innføring av dobbel prikkbelastning. Rapporten konkluderte med at prikkbelastning av førerkort ser ut til å ha en gunstig effekt på trafikksikkerheten.

Det norske trafikksikkerhetsarbeidet er utelukkende tuftet på kunnskap og faglig kompetanse. Virkemidlene som brukes for å redusere antallet drepte og skadde i veitrafikkulykker, er fundamentert i denne kompetansen og i dokumentert effekt av det enkelte tiltaket. Denne høyst faglige tilnærmingen til kunnskap, kompetanse og tiltak har ført oss dit vi er i dag – som ledende i trafikksikkerhet i Europa.

To evalueringer viser at prikkbelastningsordningen har vært en suksess siden den ble innført for 17 år siden. Den virker preventivt, er forutsigbar og enkel å forholde seg til for trafikantene, og den bidrar til færre ulykker. Det er derfor ingen tvil om at prikkbelastning gir et veldig godt bidrag til det samlede trafikksikkerhetsarbeidet og økt trafikksikkerhet på norske veier. Prikkbelastningsordningen skal derfor selvfølgelig opprettholdes.

Med hilsen

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Knut Arild Hareide', written in a cursive style.

Knut Arild Hareide



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/1073-2

26. april 2021

Representantforslag 202 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om å gjennomføre vedtak om å oppheve krav om helseattest for eldre bilførere

Jeg viser til brev 15. april 2021 fra transport og kommunikasjonskomiteen på Stortinget der det bes om min vurdering av ovennevnte representantforslag 202 S (2020-2021).

Som jeg svarte Stortinget 1. mars 2021 på spørsmål 1364 til skriftlig besvarelse er jeg allerede i gang med arbeidet for å følge opp vedtak 596 som Stortinget fattet 9. februar 2021.

Som jeg pekte på ved behandlingen av representantforslag 79 S (2020-2021) i Stortinget, så er jeg dypt bekymret for effekten for trafikksikkerheten ved å fjerne kravet til helseattest for eldre bilførere. Det er sannsynlig at tiltaket vil medføre at vi får flere førere som kjører uten å oppfylle helsekravene, og at det vil gi flere drepte og hardt skadde på veiene våre. Det er derfor viktig å utrede konsekvensene av å gjennomføre Stortingets vedtak. Dette arbeidet er vi nå i gang med sammen med helsemyndighetene. Jeg vil i den sammenheng understreke at forvaltningens plikt etter forvaltningsloven og utredningsinstruksen til å sørge for at saken er så godt opplyst som mulig før det fattes vedtak, også gjelder for oppfølging av vedtak fattet av Stortinget. Jeg peker også på at det foreliggende forslaget innebærer at vedtaket skal settes i verk uten høring, jf. at foreløpig dato for behandling av forslaget er satt til samme dato som vedtaket forutsettes satt i verk.

Jeg har også oppfattet at stortingsflertallet er opptatt av at det finnes rutiner og ordninger som gjør at de som ikke er skikket til å kjøre bil, fratas førerkortet. Dette er understreket i flertallsmerknad i Innstilling 195 S (2020-2021) ved behandlingen av representantforslag 79 S (2020-2021). Det er derfor svært viktig også å vurdere nærmere alternative ordninger til

obligatorisk helseattest, som kan redusere de potensielle skadevirkningene av tiltaket ved å fange opp flest mulig førere som ikke oppfyller helsekravene for endringen settes i verk.

Når disse utredningene foreligger, vil jeg vurdere hvordan saken skal behandles videre, og komme tilbake til Stortinget om saken på egnet måte.

Det å gjennomføre en endring nå, uten nærmere utredning av konsekvensene eller alternative ordninger som nevnt over, vil dermed ikke bare være i strid med forvaltningsloven, men også i strid med stortingsflertallets forutsetninger, slik jeg oppfatter disse. Det vil innebære at vi får betydelig flere førere på veiene våre som ikke oppfyller helsekravene, enn det en gjennomføring av Stortingets vedtak ellers kunne gitt. Dette vil trolig gi flere drepte og hardt skadde, i strid med nullvisjonen som også Stortinget har sluttet seg til, og de overordnede målene i trafikksikkerhetspolitikken. Tiltaket bør derfor ikke gjennomføres nå.

Med hilsen

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Knut Arild Hareide', written in a cursive style.

Knut Arild Hareide



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref.

Vår ref

Dato

21/1074-3

22. april 2021

Representantforslag 203 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Marit Knutsdatter Strand, Bengt Fasteraune og Nils T. Bjørke om å tillate at bestått førerkort klasse T og B skal gi rett til førerkort klasse BE

Ønsket om forenklinger i førerkortreglene må alltid avveies mot hensynet til trafiksikkerheten, nullvisjonen og skranker som følger av EØS avtalen. Nedenfor følger min vurdering av forslaget og hvorfor jeg mener tiltaket ikke bør gjennomføres.

Førerkort klasse T gjelder kjøring av traktor og motorredskap og har 16 års aldersgrense. Med klasse T kan førerkortinnehaveren kjøre traktor med tilhenger med samlet tillatt totalvekt på 25 000 kg. Denne vektbegrensningen faller bort ved fylte 21 år. Opplæring til klasse T innebærer blant annet merking av bred og lang last.

Med førerkort klasse B kan føreren kjøre personbil med tilhenger når tilhengerens tillatte totalvekt er maks 750 kg. Du kan trekke en tyngre tilhenger hvis den tillatte totalvekten for bilen og tilhengeren til sammen er maks 3 500 kg.

Med dagens regler kan en 16-åring kjøre traktor med tilhenger med samlet tillatt totalvekt på 25 000 kg, men vedkommende kan *ikke* kjøre personbil med tung henger når vedkommende har bestått klasse B ved fylte 18 år.

Forslagsstillerne mener dagens regelverk er urimelig og mener at dersom en person er skikket til å kjøre en traktor med tilhenger med samlet tillatt totalvekt på 25 000 kg, er vedkommende også skikket til å kjøre personbil med tung henger. Representantene foreslår at kombinasjonen av førerkort klasse T og førerkort klasse B skal gi rett til førerkort klasse BE.

Det norske førerkortregleverket bygger på EUs tredje førerkortdirektiv (2006/126/EF) som vi gjennom EØS-avtalen er forpliktet til å følge. Direktivet angir de ulike førerkortklassene som danner grunnlaget for en felles europeisk inndeling og standard. Dette gjelder førerkortklassene AM, A1, A2, A, B, B(96), BE, C1, C1E, D1, D1E, C, CE, D og DE.

I tillegg åpner direktivet for nasjonale førerkortklasser i tilfeller hvor kjøretøy ikke faller direkte inn under klassene nevnt ovenfor. I Norge har vi to nasjonale klasser, klasse T (traktor) og klasse S (beltemotorsykel).

I førerkortdirektivet, som er implementert i norsk regelverk i førerkortforskriften, er det i de fleste tilfeller satt krav til prøve ved erverv av ny førerkortklasse. Ved utvidelse av klasse B til klasse BE må det gjennomføres en praktisk prøve for klasse BE. En endring av dette vil derfor være avhengig av en endring av direktivet.

I vurderingen av krav til førerkort klasse T og BE er den vesentlige forskjellen lovlig hastighet. Traktor kan kjøres lovlig i en hastighet opp til 40 km/t, mens personbil med tilhenger i dag kan kjøres i 80 km/t.

Jeg vil informere Stortinget om at den særskilte fartsgrensen på 80 km/t for personbil som trekker tilhenger nå vurderes endret.

Statens vegvesen har nylig sendt på høring et forslag om at denne særskilte fartsgrensen, under visse forutsetninger, foreslås hevet opp til 100 km/t på veier som tillater slike hastigheter. [1392003 \(vegvesen.no\)](https://www.vegvesen.no) Endringsforslaget har til hensikt å utjevne hastighetsforskjellene blant kjøretøy på norske veier, og på den måten bidra til bedre trafikkflyt og forbedret fremkommelighet. Men ved høyere hastighet blir også kjøreegenskapene påvirket betydelig, spesielt ved feil lasting av henger. Slik sett kan også kjøring med en forholdsvis begrenset last på personbil og henger, utgjøre en betydelig større trafikksikkerhetsrisiko enn tung last i lav fart med traktor som omtalt i forslaget.

Jeg mener tiltaket ikke bør gjennomføres sett i lys av den foreslåtte endringen og hensynet til trafikksikkerheten. Det er videre svært usikkert om et slikt tiltak vil være forenlig med våre forpliktelser etter EØS-regelverket.

Med hilsen



Knut Arild Hareide



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
INS/imv

Vår ref
21/1107-3

Dato
27. april 2021

Representantforslag 248 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen og Åshild Bruun-Gundersen om å innføre førerkortklasse B1 for firehjulsmotorsykel for 16-åringer

Jeg viser til brev 19. april 2021 fra transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget der det bes om min vurdering av ovennevnte representantforslag 248 S (2020-2021).

Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet. Dette skyldes en langsiktig og bredt anlagt satsing på trafikksikkerhet. Førerkompetanse er et sentralt element i dette arbeidet og av avgjørende betydning for ulykkesbildet. Den norske føreropplæringsmodellen er internasjonalt ledende. Dette har, som det blir påpekt i representantforslaget, også medført at ulykkestallene for unge er historisk lave. Selv om ulykkestallene har blitt betraktelig redusert, gjenstår det fortsatt et betydelig arbeid som må videreføres for å nå Stortingets mål gjennom 0-visjonen.

Selv om førerkortdirektivet åpner for å etablere en egen førerkortklasse B1 for firehjulsmotorsykler har Norge, i likhet med svært mange andre land, valgt å ikke innføre denne klassen. Slik det er i dag, har alle som har førerkort for personbil (klasse B), rett til å kjøre de kjøretøyene som kommer inn under førerkortklasse B1. Som en følge av dette er aldergrensen i dag 18 år.

Førerrett i klasse B1 omfatter alle typer kjøretøy teknisk klassifisert som "motorsykel med fire hjul". Dette inkluderer svært uensartede typer kjøretøy herunder mange med konstruksjonsmessige dårlige kjøreegenskaper med smal sporvidde, høyt tyngdepunkt og kort akselavstand, samtidig som de kan ha stor motor (mange uten effektbegrensning) og fart opp til 90 km/t.

Kjøretøyene representerer derfor i seg selv et betydelig risikopotensiale, særlig ved bruk langs veg og i høyere hastigheter. De skiller seg derfor vesentlig fra de ATV-ene som er registrert som traktor eller moped som har maksimalhastighet på 45/40 km/t og i dag kan kjøres av 16-åringer med førerkort for moped eller traktor.

Videre varierer kjøreegenskapene svært mye. Dette gir utfordringer med å målrette en opplæring og en førerprøve som er tilpasset kjøretøyene i en eventuell klasse B1.

Unge førere har betydelig høyere risiko i trafikken enn eldre og mer erfarne. Dette er blant annet knyttet til hjernens evne til å håndtere risiko. Unge førere er mer umodne og risikovillige. Det er derfor grunn til å utvise særskilt varsomhet med å åpne nye kjøretøygrupper for yngre førere. Videre bør det vurderes nøye om dette er et kjøretøy som er egnet for unge mennesker.

Ulykkesstatistikken for 2019 og foreløpige tall for 2020 viser at det er behov for å vurdere aldersgruppen 16-17 år særlig oppmerksomhet. Antall drepte og hardt skadde i denne aldersgruppen ligger på samme nivå som i 2010, mens det i samme periode har vært mer enn en halvering av antall drepte og hardt skadde 18- og 19-åringer. Ulykker med moped og lett MC utgjør en stor andel av de drepte og hardt skadde i denne aldersgruppen.

I Norge er aldersgruppen 15-17 klart dominerende i ATV-ulykker. Aldersgruppen utgjør 31 % av alle ulykkene. I tillegg kommer ulykkene som skjer utenfor veg. De fleste ulykkene er singelulykker og rus er en faktor i nær halvparten av dødsulykkene. Dette er betydelig høyere enn for andre kjøretøygrupper.

I en norsk temaanalyse av ATV-ulykker pekes det også på at kjøretøyets manglende kjøreegenskaper og førerens evne til å håndtere kjøretøyet trolig er medvirkende faktor i mange ulykker. Videre tyder en del ulykkesfaktorer på at uheldig sikkerhetskultur kan være bakenforliggende årsak til mange ulykker.

Tall fra blant annet Sverige og USA viser mye av den samme tendensen. Antall dødsulykker er økende, og er sammenfallende med økningen i antallet ATV'er. I en analyse i Sverige av 42 dødsulykker, fremkommer det at 70 % av de drepte omkom som følge av velt.

Skaderegistreringer fra et utvalg sykehus i Sverige viser at det kan være så mange som 1750 personskader pr. år knyttet til ulykker med ATV. Undersøkelser fra USA viser at den mest ulykkesutsatte gruppen er ungdom fra 16 år.

Det er også grunn til å peke på at selv om førerkortdirektivet åpner for å etablere denne klassen for 16-åringer, er det svært få land som har gjort det. Ingen av våre nordiske naboland har innført førerkortklasse B1. Der er man av den oppfatning at kjøretøyene kun bør kjøres av personer over 18 år og som har førerkort klasse B. Av de land som har etablert klassen har de fleste satt 18 års aldersgrense (9 land) eller 17 års aldersgrense (5 land). Det er kun fem land som har etablert klassen for 16-åringer, og det er primært land med vesentlig dårligere trafiksikkerhetsstandard enn Norge (Romania, Estland, Latvia og Litauen) i tillegg til Frankrike. Tilbakemeldingene fra bl.a. Frankrike og Latvia tyder på at det er svært få som velger å ta førerkort i klassen.

Det vil derfor være mest på linje med våre naboland, som i likhet med Norge også er ledende innen trafikksikkerhet, å ikke etablere denne klassen. Erfaringer fra andre land tilsier også usikkerhet om klassen vil bli attraktiv og dermed om ressursbruken knyttet til etablering av klassen hos myndigheter og andre vil være forholdsmessig.

Gjennomføring av forslaget vil legge til rette for at den mest ulykkesutsatte, umodne og risikovillige aldersgruppen skal kunne kjøre kjøretøy som har konstruksjonsmessige dårlige kjøreegenskaper i høy fart opptil 90 km/t. Det er også kjøretøy som ofte benyttes i risikosituasjoner (fritid, helg, rus etc). Dette vil med stor sannsynlighet øke risikoen for død og alvorlig skade i trafikken og betydelige samfunnskostnader knyttet til dette. Jeg ser ikke at tiltaket er i tråd med visjonen om null drepte og alvorlig skade i trafikken. Det er også svært få EØS-land som har innført B1 fra 16 år, herunder ingen av våre naboland og ingen som vi trafikksikkerhetsmessig liker å sammenligne oss med. Jeg mener derfor tiltaket ikke bør gjennomføres.

Med hilsen

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Knut Arild Hareide', written in a cursive style.

Knut Arild Hareide