



## STORTINGET

# Innst. 447 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget fra  
transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:201 S (2020–2021), Dokument 8:202 S (2020–2021),  
Dokument 8:203 S (2020–2021) og Dokument 8:248 S (2020–2021)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om å avvikle prikkbelastningssystemet i ve trafikken, Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om å gjennomføre vedtak om å oppheve krav om helseattest for eldre bilførere, Representantforslag 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, og Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen og Åshild Bruun-Gundersen om å innføre førerkortklasse B1 for firehjuls motorsykkel for 16-åringer

I Dokument 8:203 S (2020–2021) fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at kombinasjonen av førerkort klasse T og førerkort klasse B skal gi rett til førerkort klasse BE.»

I Dokument 8:248 S (2020–2021) fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre førerkortklasse B1 med aldersgrense 16 år i løpet av 2021. Det legges til grunn tilsvarende opplæringskrav som for førerkortklasse A1 for lett motorsykkel.»

Det vises til dokumentene for nærmere redegjørelse for forslagene.

Til Stortinget

### Bakgrunn

I Dokument 8:201 S (2020–2021) fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å avvikle prikkbelastningssystemet i trafikken med virkning fra 1. juli 2021.»

I Dokument 8:202 S (2020–2021) fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å gjennomføre Stortingets vedtak om å oppheve kravet om helseattest for eldre bilførere med virkning fra senest 1. juni 2021.»

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Åshild Bruun-Gundersen, Bård Hoksrud og Tor André Johnsen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til representantforslagene, Dokument 8:201 S (2020–2021), Dokument 8:202 S (2020–2021), Dokument 8:203 S (2020–2021) og Dokument 8:248 S (2020–2021), samt statsrådens uttalelser i brev av 22., 26. og 27. april 2021. Komiteen har besluttet å behandle forslagene i én felles innstilling.

**Dokument 8:201 S (2020–2021)**

Komiteen viser til representantforslaget om å avvikle prikkbelastningssystemet i veitrafikken, Dokument 8:201 S (2020–2021). Prikkbelastning ble innført for 17 år siden for å bidra til færre ulykker i vegtrafikken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at prikkbelastningssystemets hovedmålsetning er økt trafikksikkerhet og skal virke preventivt, være forutsigbart og enkelt å forholde seg til for trafikantene og bidra til færre trafikkuulykker.

Flertallet peker på at tiltaket er blitt evaluert to ganger siden innføringen av prikkbelastning for førerkort for 17 år siden og at det ble funnet at ordningen fungerer etter hensikten.

Flertallet bemerker at prikkbelastningsordningen har vært vellykket etter at den ble innført. Evalueringene viser at ordningen 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. Flertallet mener derfor det er viktig at prikkbelastningsordningen blir opprettholdt.

Komiteens medlemmer Bård Hoksrud og Tor André Johnsen fra Fremskrittspartiet viser til at prikkbelastningsordningen i trafikken i Norge ble iverksatt i 2004. Da ordningen ble innført, skulle den kun gjelde for grove fartsovertredelser, kjøring mot rødt lys, ulovlige forbikjøringer og overtredelser av vikepliktsregler. Ordningen med prikkbelastning har gradvis blitt utvidet til å omfatte flere og flere trafikksikkerhetsforseelser, blant annet bruk av mobiltelefon i bil i stillestående kø. Bakgrunnen for innføringen av ordningen har vært et ønske om å bedre trafikksikkerheten og bidra til færre ulykker på veiene. Det er for øvrig dårlig dokumentert at effekten av prikkbelastningen isolert sett er mer virkningsfull sammenliknet med øvrige straffereaksjoner for bilister. I tillegg har gode veier, bedre og mer omfattende kjøreopplæring, tryggere biler og andre trafikksikringstiltak bidratt til å redusere antallet ulykker i samme periode som prikkbelastningen har vært innført. Disse medlemmer viser til at prikkbelastningsordningen har blitt innført i noen europeiske land, men ordningen er ikke så omfattende, rigid og streng som i Norge, hvor terskelen til å bli fratatt førerkortet og retten til å kjøre bil er vesentlig lavere enn i andre land i Europa. Danmark har et slikt system, mens Sverige har det ikke.

Disse medlemmer mener prikkbelastning er en kontroversiell reaksjonsform som kommer i tillegg til ordinær bruk av straff i veitrafikken som bøter. Man-

ge opplever prikkbelastningssystemet som urimelig med en form for dobbeltstraff der mange mindre forseelser i trafikken legges sammen og du får en knallhard straffereaksjon hvor du blir fratatt retten til å kjøre bil. For yrkessjåfører som lever av å kjøre på veien, så blir denne straffereaksjonen ekstra hard. Dette står i skarp kontrast til strafferetten der det i stor utstrekning brukes strafferabatt for dem som eksempelvis begår en rekke lovbrudd og voldshandlinger.

Disse medlemmer mener at for unge mennesker og andre med nytt førerkort fremstår prikkbelastningsordningen som enda mer urimelig. Forseelser i trafikken kan her medføre både en ordinær straffereaksjon samt dobbelt prikkbelastning i førerkortet.

Disse medlemmer viser til at noe av det som særmerker den norske ordningen for prikkbelastning er en streng praksis knyttet til fart, men også omfanget av ordningen. Samtidig viser en ny undersøkelse fra Ipsos at mer enn 80 pst. av norske bilister mener det er greit å kjøre noe fortere enn fartsgrensen. Dette viser at det er et manglende samsvar mellom etablerte fartsgrenser, veistandard på hovedveiene og straffereaksjonene. Forslagsstillerne mener at norske fartsgrensekriterier bør endres slik at vi kommer på linje med Sverige og Danmark.

Disse medlemmer viser til at det finnes noe forskning internasjonalt på trafikksikkerhetseffekter ved bruk av prikkbelastningssystem. En internasjonal analyse gjennomført i 2012 viste bl.a. at trafikksikkerhetseffekter av ordningen er kortvarige, anslått til om lag 18 måneder etter innføring av systemet. Nasjonalt har Transportøkonomisk institutt (TØI) gjennomført en analyse av prikkbelastningssystemet med blant annet en spørreundersøkelse blant bilførere. TØI konkluderer med at prikkbelastningssystemet ser ut til å ha en gunstig effekt på trafikksikkerheten, men rapporten viser også at det kan være andre forklaringer.

Disse medlemmer viser til at siden systemet ble innført er antallet alvorlige ulykker i trafikken redusert. Det er imidlertid grunn til å tro at dette først og fremst henger sammen med nye og trygge veier, bl.a. firefeltsveier, holdningsskapende arbeid, bedre kjøreopplæring, bedre veivedlikehold, bedre teknisk kontroll og merking samt modernisert bilpark med større og sikrere biler.

Disse medlemmer mener at trafikksikkerhetsarbeidet skal konsentreres om grep som har dokumenterbar effekt. Reguleringer og kontrollordninger som har liten effekt og kanskje først og fremst symbolverdi, bør avvikles. Prikkbelastningssystemet er en kontroversiell reaksjonsform, som kommer i tillegg til allerede meget strenge straffereaksjoner for brudd på trafikkregler, og bør avvikles.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å avvikle prikkbelastningssystemet i trafikken med virkning fra 1. juli 2021.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at prikkbelastningen er et av flere grep som er viktig for å bedre trafikksikkerheten langs norske veier. Disse medlemmer viser til at tap av førerkort kan få større konsekvenser for yrkessjåfører enn for andre sjåfører. Forskrift om prikkbelastning tar hensyn til dette. Der står det i § 6 andre ledd at

«Rettighetstapets lengde kan settes under 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.»

#### **Dokument 8:202 S (2020–2021)**

Komiteen viser til representantforslaget om å gjennomføre vedtak om å oppheve krav om helseattest for eldre bilførere, Dokument 8:202 S (2020–2021).

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til behandlingen av Representantforslag 79 S (2020–2021) hvor Stortinget fattet vedtak om å oppheve kravet om helseattest for eldre bilførere, jf. Innst. 195 S (2020–2021) og vedtakene 596 og 597. Flere land har de siste årene fjernet slike særkrav som diskriminerer eldre bilførere. Førerkortregelverket har vært til utredning nylig også i Norge i forbindelse med at det ble gjennomført flere endringer som styrket eldre bilføreres posisjon.

Flertallet mener det er en solid faktabakgrunn for å kunne oppheve den diskriminerende helseattesten og raskt oppfylle Stortingets vedtak. I et senere svar til Stortinget på spørsmål om oppfølging av Stortingets vedtak i saken, jf. Dokument nr. 15:1364 (2020–2021), opplyser statsråden at helseattesten ikke kan oppheves uten nok en utredning med alternative reguleringer.

Flertallet vil bemerke at Stortinget ikke har bedt om en utredning eller alternative reguleringer, men om at en unødig aldersdiskriminering i førerkortregelverket oppheves. En ny utredning av dette spørsmålet bare utsetter en nødvendig modernisering av førerkortregelverket som er til gunst for landets eldre.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å gjennomføre Stortingets vedtak om å oppheve kravet om helseattest for eldre bilførere med virkning fra senest 1. august 2021.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til behandlingen av representantforslag i Dokument 8:79 S (2020–2021) i Stortinget og at Samferdselsdepartementet er i gang med oppfølging av Stortingets vedtak 596 av 9. februar 2021, i form av at saken er til utredning.

#### **Dokument 8:203 S (2020–2021)**

Komiteen viser til representantforslaget om å tilate at bestått førerkort klasse T og B skal gi rett til førerkort klasse BE, Dokument 8:203 S (2020–2021).

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, peker på at det er store forskjeller i tillatt hastighet for førerkort T og BE, med henholdsvis 40 og 80 kilometer i timen. Det vurderes nå regelendringer for å tillate hastigheter opp til 100 kilometer i timen for førerkort BE.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser videre til at førerkortregelverket bygger på EUs tredje førerkortdirektiv (2006/126/EF) som Norge gjennom EØS-avtalen er forpliktet til å følge, og at en endring slik forslaget lyder vil kreve en endring av EUs førerkort direktiv.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Venstre, viser til at statsråden i brev til komiteen skriver at den særskilte fartsgrensen på 80 km/t for personbil som trekker tilhenger, nå vurderes endret. Statens vegvesen har sendt på høring et forslag om at denne særskilte fartsgrensen, under visse forutsetninger, foreslås økt til 100 km/t på veier som tillater slike hastigheter. Endringsforslaget har til hensikt å utjevne hastighetsforskjellene blant kjøretøy på norske veier, og på den måten bidra til bedre trafikkflyt og forbedret fremkommelighet. Dette flertallet understreker at kjøreegenskapene blir påvirket betydelig ved høyere hastigheter, spesielt ved feil lasting av henger. Dette flertallet mener at hensynet til trafikksikkerheten må veie tungt og at en økning av fartsgrensen til 100 km/t vil stille ytterligere krav til kjørekompetanse enn kjøring med tung last i lav fart med traktor.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet mener dagens regelverk er urimelig. 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.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at kombinasjonen av førerkort klasse T og førerkort klasse B skal gi rett til førerkort klasse BE.»

#### Dokument 8:248 S (2020–2021)

Komiteen viser til representantforslaget om å innføre førerkort klasse B1 for firehjuls motorsykkel for 16-åringer, Dokument 8:248 S (2020–2021).

Komiteen bemerker at klasse B1 vil omfatte alle typer kjøretøy teknisk klassifisert som «motorsykkel med fire hjul», og at dette kan være kjøretøy med fart opp til 90 kilometer i timen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, peker på at kjøretøyene i klasse B1 dermed vil skille seg 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.

Komiteen viser til Stortingets nullvisjon om antall drepte i trafikken og peker på at i dagens norske førerkortregelverk kreves 18-årsgrense og førerkort i klasse B for kjøretøy som vil komme inn under klasse B1.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at ulykkesstatistikken for 2019 og foreløpige tall for 2020 viser at antall drepte og hardt skadde i aldersgruppen 16–17 år 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 år klart dominerende i ATV-ulykker, og aldersgruppen utgjør 31 prosent av alle ulykkene. Flertallet mener denne aldersgruppen bør vies større oppmerksomhet når det gjelder trafiksikkerhet.

Flertallet viser til at det vil være mest på linje med våre naboland, som i likhet med Norge også er ledende innen trafiksikkerhet, å ikke etablere denne klassen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det europeiske førerkortregelverket gir nasjonalstatene anledning til å innføre en egen førerkortklasse for firehjuls motorsykkel for 16-åringer. Disse medlemmer mener at vi skal bruke det nasjonale handlingsrommet til å ha flere kjøretøykategorier og aldersgrupper. Det er et behov for å legge til rette for transportmidler for unge i aldersgruppen 16–18 år.

Disse medlemmer mener firehjuls motorsykkel vil kunne være et viktig alternativ for mange i Distrikts-

Norge. Når unge fra 16 år har anledning til å kjøre traktor og lett motorsykkel, så er det en naturlig videreføring av dette at man også får anledning til å ta førerkort for firehjuls motorsykkel.

Trafiksikkerhet for unge er viktig, og derfor mener disse medlemmer det er betryggende å legge til rette for en førerkortklasse som setter krav til kunnskap og praktisk trening. Som for annen motorsykkel vil det være krav om bruk av hjelm, og det er også generelt sett slik at kjøretøy på fire hjul er tryggere enn kjøretøy på to hjul. Disse medlemmer viser til at lett MC kan ha vesentlig høyere hastighet enn ATV som har fartssperre på 90 km/t. Det blir videre feil å blande inn dagens ATV, som kan kjøres med traktorførerkort, og som ikke har krav til hjelm eller særskilt opplæring spesifikt for ATV. Disse medlemmer mener det blir tryggere med egen ATV-klasse med grundig teoretisk og praktisk opplæring som alle må gjennomføre.

Disse medlemmer mener det skal legges til grunn opplæringskrav som er på linje med førerkortklassen for lett motorsykkel. Det er også grunn til å fremheve at ulykkestallene for unge i trafikken i Norge er historisk lave. Det er flere land som har innført egen førerkortklasse for firehjuls motorsykkel, og det er på tide at også norske 16–18-åringer får denne muligheten.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre førerkortklasse B1 med aldersgrense 16 år i løpet av 2021. Det legges til grunn tilsvarende opplæringskrav som for førerkortklasse A1 for lett motorsykkel.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet er positive til tiltak som kan gjøre framkommeligheten enklere og livet bedre for folk, samtidig må dette veies opp mot trafiksikkerhetshensyn. Disse medlemmer ser ingen god grunn til at 16-åringer skal kunne kjøre lett motorsykkel, men ikke firehjuling i samme hastighet.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener imidlertid at en slik endring bør være gjenstand for en ordinær utredningsprosess, slik at alle sider ved saken kan vurderes, før en slik endring foretas.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede innføringen av førerkortklasse B1 med aldersgrense 16 år.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for at kombinasjonen av førerkort klasse T og førerkort klasse B skal gi rett til førerkort klasse BE.

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen innføre førerkortklasse B1 med aldersgrense 16 år i løpet av 2021. Det legges til grunn tilsvarende opplæringskrav som for førerkortklasse A1 for lett motorsykkel.

### Forslag fra medlemmene Bård Hoksrud og Tor André Johnsen fra Fremskrittspartiet:

#### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å avvikle prikkbelastningssystemet i trafikken med virkning fra 1. juli 2021.

### Forslag fra Senterpartiet:

#### Forslag 4

Stortinget ber regjeringen utrede innføringen av førerkortklasse B1 med aldersgrense 16 år.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding I fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteens tilråding II fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteens tilråding III og IV fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre følgende

### vedtak:

#### I

Dokument 8:201 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om å avvikle prikkbelastningssystemet i veitrafikken – vedtas ikke.

#### II

Stortinget ber regjeringen om å gjennomføre Stortingets vedtak om å oppheve kravet om helseattest for eldre bilførere med virkning fra senest 1. august 2021.

#### III

Dokument 8:203 S (2020–2021) – Representantforslag 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 – vedtas ikke.

#### IV

Dokument 8:248 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen og Åshild Bruun-Gundersen om å innføre førerkortklasse B1 for firehjuls-motorsykkel for 16-åringer – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 18. mai 2021

**Helge Orten**

leder

**Jon Gunnes**

ordfører



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 trafikkadferd 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 hevdtes i forslaget, skilte den norske modellen seg allerede da ut, blant annet ved bare å omfatte relativt få og dokumentert trafikkarfarlige overtredelser og med et lavt totalt antall prikker. Førerkortet kan inndras etter gjentatte trafikkarfarlige 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



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 trafiksikkerhetsrisiko 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 trafiksikkerheten. 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 skadde 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

