



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Rapport

Revidering av prikk- belastningsordningen

Rapport fra arbeidsgruppe mars 2009





SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Rapport

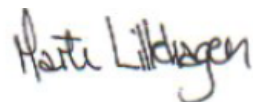
Revidering av prikk- belastningsordningen

Rapport fra arbeidsgruppe mars 2009


Rapporten avgitt, Oslo mars 2009



Lasse Lager (leder)
Samferdselsdepartementet



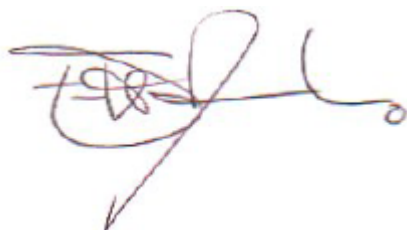
Marte Lillehagen
Samferdselsdepartementet



Kathrine Ekeberg
Justis- og politidepartementet



Steinar Talgø
Politidirektoratet



Finn Harald Amundsen
Vegdirektoratet



Jan Morgan Guttormsen
Politidirektoratet



Bente Nygren
Vegdirektoratet



Tov Svalastog
Utrykningspolitiet

Innhold

1. Sammendrag	4
2. Prikkbelastning av førerett – bakgrunn	8
2.1 Rettslig grunnlag	8
3. Evalueringen	11
3.1 Resultater for prikkbelastede førere	11
3.2 Resultater for "gjennomsnittssjåføren"	12
3.3 Utfordringer knyttet til drift og administrasjon av ordningen	13
4. Arbeidsgruppens mandat og sammensetning	15
5. Forutsetninger og avgrensninger	16
6. Drøfting og tilråding til mandatets enkelte punkter	17
6.1 Mandatets punkt 1 – utrede forslag om reduksjon av antall tillatte prikker i registreringsperioden	17
6.1.1 Reduksjon av maksimalt antall tillatte prikker	17
6.1.2 Flere prikker per overtredelse	17
6.1.3 Varselbrevet	19
6.2 Mandatets punkt 2 - vurdere særskilte tiltak i ordningen for førere med prøveperiode.....	20
6.3 Mandatets punkt 3 - vurdere behov for endringer av hvilke overtredelser som skal omfattes av ordningen.....	23
6.3.1 Særlig om fartsovertredelser	26
6.3.2 Øvrige overtredelser som omfattes av gjeldende forskrift	27
6.3.3 Overtredelser som er vurdert tatt inn	28
6.3.4 Gruppens forslag til hvilke vegtrafikkovertrredelser som bør inngå i en revidert prikkbelastningsordning	37
6.4 Mandatets punkt 4 - vurdere om det skal settes vilkår for å få føreretten tilbake etter tap som følge av prikkbelastning	39
6.5 Mandatets punkt 5 - foreslå tiltak for bedre administrasjon av ordningen, herunder eventuelle endringer i	40
6.6 Mandatets punkt 6 - vurdere muligheten for etterfølgende tap av førerett ved manglende beslag av førerkortet	41
7. Videre prosess	44
8. Forslag til forskriftsendringer	45
8.1 Forslag til endringer i forskrift 19. september 2003 nr. 1164 om prikkbelastning (endringsforslagene fremgår med uthevet kursivert skrift)	45
8.2 Forslag til endringer i forskrift 29. juni 1990 nr. 492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker	47
8.3 Forslag til endringer i forskrift 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen	47
8.4 Forslag til endringer i forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn	48
9. Vedlegg	49
A. Forskrift om prikkbelastning.....	49
B. Betydning av visse trafikksforseelser for ulykkene, Arbeidsdokument.....	51
C. Prikkstatistikk per 31.12.2008	60

1. Sammendrag

Grunnlaget for innføring av prikkbelastning av førerett ble lagt ved Stortingets behandling av Ot. prp. nr. 71 (2001-2002), jf. någjeldende vegtrafikklov § 33 nr. 2. Forskrift om prikkbelastning ble fastsatt ved kongelig resolusjon 19. september 2003, og trådte i kraft 1. januar 2004. Det ble i proposisjonen forutsatt at ordningen skulle evalueres, og SINTEF foresto på vegne av Samferdselsdepartementet en treårig evaluering i perioden 2004 – 2007. På bakgrunn av resultatene fra evalueringen har Samferdselsdepartementet lagt til grunn at det er behov for en fullstendig revidering av tiltaket for å kunne oppnå den ønskede effekten. Departementet nedsatte derfor i november 2008 en arbeidsgruppe for å gjennomgå regelverk og rutiner for prikkbelastningsordningen. Formålet med gruppens arbeid har vært å foreslå endringer som kan øke trafikksikkerhetseffekten av ordningen og fjerne eventuelle organisatoriske svakheter i systemet. Arbeidsgruppen har avholdt fem møter. Gruppens tilråding er enstemmige.

Gruppens primærforslag er utledet av at det nå søkes operative forslag til endringer innenfor dagens hjemmelsgrunnlag, dvs. endringer som kan gjennomføres relativt raskt og uten lovendring. Like fullt påpeker gruppen at kanskje de største utfordringene i forhold til å få en effektiv prikkbelastningsordning, utgjøres av svakheter dels ved mangelfull innhenting av informasjon ved utstedelse av det forelegg som skal medføre beslag av førerkortet (den åttende prikken), og dels av etterslep ved registrering av prikker. Førstnevnte skyldes i hovedsak at sentrale økonomiske/administrative forutsetninger for ordningen ikke er gjennomført. Etterslep av registrering av prikker vil fortsatt representere en utfordring som neppe helt kan elimineres. Gruppen har derfor funnet at det også er behov for endringer i vegtrafikkloven for å gjøre ordningen med prikkbelastning mer effektiv.

Gruppens tilråding

Flere prikker per overtredelse

Gruppen tilrår å beholde åtte prikker som maksimalt antall, men å øke antallet prikker som ilegges for den enkelte forseelse. I hovedsak foreslås det å ilegge tre prikker for de fleste av de overtredelsene som i dag kvalifiserer til to prikker, dvs. hoveddelen av de forseelsene som i dag inngår i ordningen. Det foreslås videre å ilegge to prikker for de fartsovertredelser som i dag kvalifiserer til én prikk. Gruppen tilrår videre å differensiere ytterligere i forhold til dagens system for så vidt gjelder fartsovertredelser, og å utvide dette virkeområdet nedover.

I praksis vil den foreslåtte modellen innebære at tre av dagens to-prikkers overtredelser i løpet av tre år skal medføre tap av førerett. For fartsovertredelser foreslås innslagspunktet for prikkbelastning senket med fem km/t og at det differensieres mellom en, to og tre prikker ut fra hvor stor fartsovertredelsen er.

Oppsummert vil en skjerping som foreslått av gruppen i hovedsak tilsvare effekten av å senke antall tillatte prikker i registreringsperioden fra åtte til seks. I motsetning til ved en generell reduksjon av antall tillatte prikker, vil løsningen imidlertid ikke gi behov for kompliserte overgangsregler. Det vil også være en løsning som er robust i forhold til mulige ønskede endringer fremover som følge av utviklinger i ulykkesbildet og tilhørende behov for justeringer i reaksjonsfokus. Hovedtrekkene i den foreslåtte endringen kan kommuniseres enkelt overfor trafikantene: ”Nå får du en prikk mer for hver overtredelse”.

Dobbel prikkbelastning for førere med prøveperiode

Det er dokumentert at førere med prøveperiode er mer ulykkesutsatt, dvs. har en høyere ulykkesrisiko, enn førere med erfaring. Risikoen avtar gradvis med opparbeiding av kjøreefaring. Hensett til det overordnede formålet med prikkbelastningsordningen og ut fra dagens ulykkesbilde, vil det dermed ligge innenfor formålet å bruke systemet som et særlig ulykkesreducerende tiltak overfor disse førerne. Arbeidsgruppen ser det som hensiktsmessig at en skjerping for førere med prøveperiode gjøres på enklest mulig måte og fortrinnsvis uten behov for overgangs- og omregningsregler. Gruppen har lagt til grunn at det er ønskelig med en relativt kraftig skjerping og foreslår derfor at førere med prøveperiode ilegges dobbelt antall prikker ved de overtredelser som omfattes av ordningen.

Senking av grensen for varselbrev

Etter gjeldende forskrift sendes varselbrev ut der fører er registrert med seks prikker. En økning av antallet prikker som ilegges per overtredelse, vil innebære at grensen for slikt varsel oppnås etter færre overtredelser enn etter gjeldende forskrift, eksempelvis etter to tre-prikkers overtredelser, mot i dag etter tre tilsvarende overtredelser.

De foreslåtte generelle justeringene i ordningen innebærer at førere med prøveperiode må få varsel etter første gangs overtredelse, da to overtredelser (med unntak av de minste farts overtredelsene) kan medføre tap av førerrett. Gruppen vil for øvrig vise til at mye av effekten ved prikkbelastningsordningen er relatert nettopp til varselbrevet, jf. også at evalueringen viser at dette er utslagsgivende for når førerne endrer adferd. Det er etter gruppens syn ønskelig å få denne effekten utløst tidligere, som den vil bli ved et senket innslagspunkt for utsending av varselbrev.

Som et selvstendig element i skjerpingen av ordningen, men særlig som en konsekvens av forslaget om dobbel prikkbelastning for førere med prøveperiode, tilrår gruppen derfor at grensen for utsending av varselbrev senkes fra seks til fire prikker.

Endring av hvilke overtredelser som skal omfattes av ordningen

Gruppen har vurdert både de overtredelsene som ligger i ordningen i dag og behovet for å ta inn andre forseelser. For de overtredelsene som ble vurdert, men ikke tatt med ved innføringen av systemet, er det lagt til grunn at det må være noe nytt i ulykkesbildet eller i risikobidraget for at de nå skal være aktuelle for prikkbelastningsordningen. Det er også vurdert om det er forhold som bør tas ut av ordningen. Under listes opp de forhold som gruppen foreslår skal omfattes av ordningen:

Overtredelser som omfattes i dag og skal forbli i ordningen:

Fartsovertredelser

- Fartsovertredelse 11 t.o.m. 25 km/t der fartsgrensen er 60 km/t eller lavere.
- Fartsovertredelse 16 t.o.m. 35 km/t der fartsgrensen er 70 km/t eller høyere.

Rødlyskjøring

- Kjøring i strid med trafikksignal med fast eller blinkende lys med rød farge, skiltforskriften §§ 23 og 24.

Ulovlig forbikjøring

- Ulovlig forbikjøring like foran eller i vegkryss, eller der sikten er hindret ved bakketopp, kurve eller på annen måte, jf. trafikreglene § 12 nr. 5 første og annet ledd.

- Ulovlig forbikjøring foran gangfelt, jf. trafikkreglene § 12 nr. 6.
- Ulovlig forbikjøring i strid med skilt 334 "Forbikjøringsforbud".

Brudd på vikeplikt

- Overtredelse av vikeplikt etter skilt 202 "Vikeplikt" og 204 "Stopp".
- Overtredelse av vikeplikt overfor trafikk fra høyre, jf. trafikkreglene § 7 nr. 2.
- Overtredelse av vikeplikt overfor gående i gangfelt, jf. trafikkreglene § 9 nr. 2.
- Overtredelse av vikeplikt ved utkjøring fra parkeringsplass, holdeplass, torg, eiendom, bensinstasjon, gågate, gatetun eller lignende område, jf. trafikkreglene § 7 nr. 4.
- Overtredelse av vikeplikt overfor gående eller syklende der det skal kjøres inn ved svinging, jf. trafikkreglene § 7 nr. 3.

Overtredelser som foreslås tatt inn:

- Fartsovertredelse 6 t.o.m. 10 km/t der fartsgrensen er 60 km/t eller lavere (utvidet virkeområde).
- Fartsovertredelse 11 t.o.m. 15 km/t der fartsgrensen er 70 km/t eller høyere (utvidet virkeområde).
- For liten avstand til forankjørende, jf. trafikkreglene § 5 nr. 3.
- Kjøring med motorvogn på eller over heltrukken gul sperrelinje og/eller sperreområde begrenset av heltrukne gule parallelle linjer, jf. skiltforskriftene § 22, jf. § 21 nr. 4.
- Kjøring med trimmet motorsykel, herunder moped, jf. vegtrafikkloven § 13 femte ledd og § 23.
- Unnlatt sikring av barn under 15 år, jf. vegtrafikkloven § 23 a og forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn § 3 annet ledd.

Gruppen foreslår at overtredelsene som hovedregel skal gi tre prikker. For fartsovertredelser tilrås det å differensiere prikkbelastningen slik at de minste overtredelsene (utvidet virkeområde) registreres med én prikk, mellomsjiktet med to prikker, og de grovere overtredelsene med tre prikker.

For alle overtredelsene som inngår/foreslås å inngå i ordningen foreslås dobbel prikkbelastning for førere med prøveperiode.

Gruppen har ikke funnet grunn til å ta ut av ordningen noen av de overtredelsene som omfattes av gjeldende forskrift om prikkbelastning.

Vilkår for å få føreretten tilbake etter tap som følge av prikkbelastning

I samsvar med mandatet har gruppen vurdert om det skal settes vilkår for å få føreretten tilbake etter tap som følge av prikkbelastning. Dersom det er ønskelig med tiltak utover den gjennomgående skjerpingen som følger av forslaget, vil gruppen tilrå at det for førere som taper føreretten etter prikkbelastning, settes krav om avleggelse av ny teoretisk førerprøve for å få føreretten tilbake. Førere som har prøveperiode bør fortsatt, som i dag, pålegges å gjennomføre full (teoretisk og praktisk) ny prøve. Gruppen kan ikke se at andre vilkår kan være aktuelle.

Tiltak for mer effektiv administrasjon av ordningen

Etter gruppens syn er det avgjørende for å kunne få en effektiv ordning i samsvar med intensjonen, at polititjenestemenn i sin operative tjeneste kan sikres direkte tilgang til prikkregisteret. Gruppen vil sterkt fremheve behovet for at det raskt tas nødvendig initiativ for utredning og praktisk gjennomføring av denne opprinnelige forutsetningen for ordningen.

Det er av vesentlig betydning for effekten av prikkbelastningsordningen at alle som pådrar seg åtte prikker eller flere i løpet av en tre års periode, faktisk taper føreretten. I dag er det kun et fåtall av de som er registrert med åtte prikker eller flere, som faktisk har mistet føreretten. Gruppen tilrår at det startes et lovarbeid med formål å fremme forslag om endring av vegtrafikkloven slik at tap av føreretten i medhold av prikkforskriften blir en automatisk følge av at visst antall aktive prikker. I dette ligger at når vedkommende har pådratt seg åtte prikker i løpet av en tre års periode, er det i vegtrafikkloven bestemt at føreretten faktisk er tapt. Gruppen vil fremheve at en slik endring ikke kan erstatte oppfyllelse av de forutsetninger som er gitt i Ot.prp. nr. 71 (2001-2002), men bør komme i tillegg.

2. Prikkbelastning av førerrett – bakgrunn

2.1 Rettslig grunnlag

Grunnlaget for innføring av prikkbelastning av førerrett ble lagt ved Stortingets behandling av Ot. prp. nr. 71 (2001-2002).

Gruppen viser til kap. 2 i proposisjonen hvor det blant annet redegjøres for tidligere utredninger og forslag om prikkbelastningsordninger. Fra kapittelet siteres følgende om formålet med lovforslaget:

”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.”

Ved lovendringen, jf. Besl. O. nr. 69 (2001-2002), fikk vegtrafikkloven § 33 nr. 1 et nytt første ledd med ordlyden:

”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.”

...”

§ 33 er etterfølgende noe endret i både oppbygging, innhold og begrepsbruk, jf. Ot. prp. nr. 52 (2002-2003). Prikkbelastning er nå hjemlet i § 33 nr. 2 som lyder:

”Kongen kan gi forskrift om at retten til å føre førerkortpliktig motorvogn skal gå tapt for en bestemt tid av hensyn til trafikksikkerheten, dersom rettighetshaveren 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 førerrett med eller uten prøveperiode. Det kan settes vilkår for å få førerretten tilbake.”(Endringene understreket)

Foruten endringer i begrepsbruk, hadde sistnevnte lovendring og fastsetting av ny forskrift om tap av førerrett, konsekvenser generelt for både kompetanse og prosess knyttet til tap av førerrett. Før endringen var politiet tillagt kompetansen til å fatte vedtak om inndragning av førerkortet. Etter endringen er kompetansen til å beslutte tap av førerrett i hovedsak lagt til domstolene. For prikkbelastningsordningen innebærer dette at tap av førerrett skal avgjøres i forbindelse med domstolsbehandlingen/vedtagelsen av forelegget for det siste straffbare forholdet som medfører prikkbelastning.

Kompetanseoverføringen ble gjennomført for å avskjære diskusjonen om politiets inndragning av førerkortet etter gjennomført strafforfølging kunne være i strid med forbudet mot dobbeltstraff i EMK (Den Europeiske Menneskerettighetskonvensjonen). De sentrale vurderingstemaene i konvensjonen på dette området er forutsigbarhet og sammenfallenhet i tid for de reaksjoner som påføres borgeren som konsekvens av et straffbart forhold. Selv om tap av førerrett ikke formelt er straff, men en administrativ reaksjon, valgte norske myndigheter å gjøre ordningen mest mulig i samsvar med EMK ved at både straff og tap av førerrett ilegges av samme instans og på samme tid. Gruppen viser for øvrig til ytterligere omtale av dette temaet under mandatets pkt. 6 nedenfor, med forslag til ny særlig regulering av tap av førerrett som følge av prikkbelastning.

Forarbeidene, og da særlig Ot.prp. nr. 71 (2001-2002), gir for øvrig en rekke føringer for innholdet i prikkbelastningsordningen. Disse vil etter gruppens syn i stor grad også måtte være bestemmende for hvilke endringer som kan gjøres i ordningen uten å endre hjemmelsgrunnlaget. De nevnte føringene vil i nødvendig utstrekning bli omtalt under behandlingen av de enkelte punktene i mandatet, jf. nedenfor. Gruppen vil imidlertid allerede her vise til det vi oppfatter som hovedforutsetninger i proposisjonens kap. 1, knyttet til det forskriftsutkastet som da hadde vært på høring (våre understrekninger):

”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 vegtrafikkovertrедelser, men ikke så alvorlige at de kvalifiserer for inndragning av førerkortet ved første gangs overtrедelse.”

...

”For at overtrедelsen skal kunne gi prikkbelastning kreves det at forholdet er avgjort ved rettskraftig dom, vedtatt forelegg eller vedtatt forenklet forelegg. ...”

Forskrift om prikkbelastning ble fastsatt ved kongelig resolusjon 19. september 2003, og trådte i kraft 1. januar 2004. Forskriften avviker noe fra forslaget i høringsrunden. Blant annet ble enkelte forseelser tatt ut og antallet prikker som skal kvalifisere til tap av førerrett ble justert opp fra seks til åtte. Grensen for varselbrev ble tilsvarende flyttet fra fire til seks prikker.

Prikkbelastning er i dag knyttet til straffbare forhold innen følgende kategorier:

- fartsovertredelser
- kjøring i strid med trafikklyssignal med fast eller blinkende lys med rød farge
- ulovlig forbikjøring
- overtrедelse av vikepliktsregler.

Overtredelsene som inngår i ordningen registreres med to prikker i et sentralt register administrert av politiet og Vegdirektoratet. Mindre fartsovertredelser registreres med kun én prikk. Fører som er registrert med seks prikker, mottar varselbrev fra politiet. For fører som er registrert med åtte prikker eller flere i løpet av tre år, skal tap av førerrett fastsettes av domstol eller gjennom vedtakelse av forelegg som ledd i behandlingen av straffesaken som er grunnlag for den avgjørende prikkbelastningen.

Førerretten tapes for seks måneder. Førere med prøveperiode må avlegge ny førerprøve.

Også andre forskrifter har bestemmelser knyttet til prikkbelastningsordningen, herunder forskrift 19. januar nr. 298 om førerkort m.m. (førerkortforskriften), og forskrift 19. desember 2003 nr. 1660 om tap av retten til å føre motorvogn mv. (tapsforskriften).

Gruppen viser for øvrig til proposisjonen for ytterligere omtale av det rettslige grunnlaget og prosessen forut for Stortingets behandling, samt til prikkbelastningsforskriften som følger vedlagt.

3. Evalueringen

Det ble i proposisjonen forutsatt at ordningen skulle evalueres:

”For å sikre at prikkbelastningssystemet gir den ønskede effekt, vil Samferdselsdepartementet evaluere ordningen etter noen tid. Tidspunktet for slik evaluering er avhengig av når systemet blir operativt og en registreringsperiode på tre år.”

Samferdselsdepartementet besluttet oppstart for evalueringen i forbindelse med innføringen av ordningen 1. januar 2004. SINTEF gjennomførte evalueringen i perioden 2004 – 2007 (SINTEF A4448). Hovedmålet var å vurdere prikkbelastningens effekt på trafikantene i henhold til målsettinger om økt sikkerhet og færre drepte og livsvarig skadde i vegtrafikken. Evalueringen besto av følgende seks delundersøkelser:

1. Undersøkelse om endringer i atferd (fart og rødlyskjøring) og antall drepte og hardt skadde før og etter innføring av prikkbelastningsordningen (2006).
2. Kunnskapsstatus blant førere om ordningen (spørreskjema) (2004).
3. Førundersøkelse (spørreskjema) (2004). Undersøkelsen fokuserer på føreres holdninger og atferd i forhold til de elementer som inngår i ordningen.
4. Etterundersøkelse (spørreskjema) (2007).
5. Spørreundersøkelse blant førere som har fått 6 prikker eller mer (2007).
6. Intervju av personer involvert i administrasjon og drift av ordningen, dvs. politi og vegvesen, for å undersøke praktiserbarheten av systemet (2007).

Evalueringen påviste både positive effekter og potensielle forbedringspunkter i prikkbelastningsordningen. Resultatene viser videre et tydelig skille mellom førere med få eller ingen prikker og førere som har mottatt varselbrev ved seks registrerte prikker.

3.1 Resultater for prikkbelastede førere

Prikkbelastningsordningen fanger inn førere med høy ulykkesrisiko

I tråd med intensjonen med ordningen, fanger prikkbelastningen inn førere med høy ulykkesrisiko og bidrar derved til mer lovlydig atferd. Evalueringen konkluderer med at en forholdsvis stor andel av førerne som har fått seks prikker eller mer, oppgir at prikkbelastningen i større eller mindre grad har påvirket dem til mer lovlydig kjøring. Spesielt gjelder dette etter den sjette prikken og etter mottatt varsel om fare for tap av førerrett. De fleste av førerne (54 %) med seks prikker oppga da at de i ”stor eller meget stor grad” endret kjøreatferden i mer lovlydig retning. Påvirkningsgraden øker med antall prikker. Resultatet bekreftes av at disse førerne har fått færre prikker det siste året (2007) enn i de foregående to år. Dette indikerer at de har redusert sin ulykkesrisiko og derved bidrar til færre ulykker. Undersøkelsen viste videre at dette er en gruppe som ut fra selvrapporterte personskadeulykker, synes å ha en vesentlig større ulykkesrisiko enn ”gjennomsnittsbilisten”.

Prikkbelastning gir en tilleggseffekt i forhold til ilagte uavhengige forenklede forelegg

Resultatene fra undersøkelsen blant gruppen med seks eller flere prikker tyder på at prikkbelastning gir en tilleggseffekt i forhold til ilagte forenklede forelegg eller forelegg for forseelser som ikke inngår i prikkbelastningsordningen. Med tilleggseffekt menes her en selvstendig atferdsendrende effekt av prikkbelastning utover den som generelt følger av ilagte

reaksjoner som forenklet forelegg og forelegg. Det er ikke mulig å betale seg ut av gjentatte overtredelser, og trussel om tap av førerett fører til ønsket atferdsendring.

Kjennetegn ved gruppen med seks prikker eller mer

- Førerne rapporterer å ha fått prikker primært for fartsovertredelser, men også for kjøring på rødt lys, ulovlig forbikjøring og vikepliktsbrudd.
- Førerne oppgir at de kjører generelt fortere enn andre førere, spesielt i de høyeste fartssonene.
- Førerne synes å ha mindre ideelle holdninger til lovlydighet og fartsgrenser enn andre førere.
- Førerne har flere personskadeulykker i forhold til kjørelengden enn gjennomsnittet.
- Blant de som har fått seks prikker eller mer er det en klar dominans av menn.

3.2 Resultater for "gjennomsnittssjåføren"

De fleste har kjennskap til ordningen og er positivt innstilt til den

Hele 90 prosent av respondentene oppga en viss kjennskap til ordningen etter innføringen i 2004. Generelt er trafikantene positive til ordningen. Resultatene tyder imidlertid på at førerne kan ha manglende kunnskap om nøyaktig hvilke overtredelser som inngår i ordningen, hvor store fartsovertredelser som gir prikker, hvordan ordningen håndheves og hvilke reaksjoner prikkbelastning medfører. SINTEF stiller spørsmål ved om ordningen er for komplisert og vanskelig å forstå.

Fra et trafikksikkerhetsperspektiv er det ikke nødvendigvis negativt at mange tror de får prikker for overtredelser som ikke inngår i ordningen. Mer enn en tredel tror (feilaktig) at ordningen også omfatter kjøring i påvirket tilstand, kjøring mot forbudt kjøreretning, unnlatt bruk av påbudt sikringsutstyr, kjøring i sperrefelt eller kollektivfelt og for liten avstand til forankjørende. Resultatene kan imidlertid tyde på at de fleste førere i liten grad oppgir å begå overtredelser som medfører prikker, jf. kapittel 3.3.3 i evalueringsrapporten, slik at inngående kunnskap om ordningen ikke anses som nødvendig for å kjøre lovlydig.

Prikkbelastningsordningen er først og fremst rettet mot dem som stadig bryter forutsetningene for tildeling av retten til å føre motorvogn. Evalueringen inneholder ikke spørsmål om kjennskap til ordningen blant førere med seks prikker eller mer, så det er ikke grunnlag for sammenlikning mellom denne gruppen og "gjennomsnittsførerne". Likevel er det grunn til å anta at de førstnevnte, ved gjentatt befatning med ordningen, har noe større kjennskap til innhold, håndheving og straffereaksjoner i ordningen, enn førere uten direkte kontakt med prikkbelastningssystemet.

Få førere som ikke har fått prikker har endret atferd i positiv retning som følge av ordningen
Evalueringen har ikke påvist systematiske endringer fra undersøkelsen som ble gjennomført før ordningen trådte i kraft til etterundersøkelsen i 2007, når det gjelder holdninger til bilkjøring og sikkerhet, eller selvrapportert atferd og ulykker. SINTEF vil likevel ikke utelukke at det har vært en viss atferdsendring i positiv retning også blant dem som ikke er ilagt prikker, men denne endringen synes å være mindre enn blant dem som er ilagt prikker.

SINTEF har ikke klart å spore noen effekt av prikkbelastningsordningen i utviklingen i antall drepte og hardt skadde eller i gjennomsnittsfarten på vegnettet. De kan imidlertid ikke utelukke at det har vært en mindre nedgang i antall ulykker og fartsnivå, selv om dette ikke gir seg utslag på de "totale" utviklingskurvene. Selvrapportert endring i atferd etter hvert som

førere får prikker, og til en viss grad også blant de uten prikker, tyder på at slike endringer kan ha funnet sted.

Andelen førere som oppgir å ha endret sin atferd i positiv retning etter innføring av ordningen er relativt beskjeden i forhold til totalt antall førere med førerrett. SINTEF mener andelen sannsynligvis ikke vil være stor nok til å gi et synlig ”brudd” på utviklingskurvene når det gjelder fart og ulykker. At det ikke er funnet slike brudd, står imidlertid ikke i motsetning til at prikkbelastningen kan ha hatt effekt, særlig i forhold til førere som har fått prikker i førerkortet.

En metodisk svakhet ved evalueringen er at det er benyttet Statens vegvesens fartsindeks og den generelle overordede ulykkesstatistikken som måleparametere. Fartsindeksen utgjøres av gjennomsnittsmålinger basert på mange millioner enkeltpasseringer og kan dermed ikke forventes å gjenspeile endringer i fartsvalg hos de relativt sett få førerne med prikker. Målingene er dessuten foretatt kun ett år etter innføringen av ordningen, da færre var prikkbelastet.

I likhet med fraværet av utslag på fartsindeksen, kan det ikke forventes at en eventuell atferdsendring hos det begrensede antallet førere med flere prikker vil gi markant utslag på den overordnede ulykkesstatistikken. Forskning viser at det generelt sett er vanskelig å isolere effekten av enkelttiltak på trafikksikkerhetsområdet da en rekke tiltak virker på den samme gruppen, og ettersom ulykkesbildet i løpet av en relativ kort periode vil være påvirket av tilfeldigheter og usikre variabler. Vi kan heller ikke lenger forvente at enkelttiltak vil føre til markante sprang på ulykkesstatistikken, ettersom antallet drepte og hardt skadde som følge av vegtrafikkulykker er relativt sett, lavt i Norge. Vi ser imidlertid at mange enkelttiltak som alene har relativt begrenset effekt, sammen bidrar til en fortsatt nedadgående langtidstrend. Prikkbelastningsordningen vil således ikke alene løse trafikksikkerhetsutfordringene, men være ett av mange bidrag.

3.3 Utfordringer knyttet til drift og administrasjon av ordningen

Gjennom intervjuer med personer i politiet og Statens vegvesen, avdekket evalueringen utfordringer knyttet til drift og administrasjon av ordningen. Blant annet viste undersøkelsen at årsaken til den lave andelen førere som har tapt føreretten som følge av prikkbelastning, i hovedsak kan tilskrives til dels bristende oppfølging av sentrale forutsetninger for innføringen av ordningen. Dette gjelder først og fremst manglende teknisk utstyr for direkte tilgang til prikkregisteret fra politibilene. Slik tilgang var forutsatt i Ot. prp. nr. 71 (2001-2002). Det er per i dag kun et fåtall biler som har slikt utstyr. Videre nevnes etterslepet på registreringen, det vil si den tiden det tar fra rettskraftig avgjort overtredelse til dette registreres i det sentrale prikkregisteret, samt de juridiske premissene for tap av førerrett der inndragningskompetansen er gitt til domstolene, som utfordringer i forhold til å oppnå en effektiv ordning.

Slik ordningen nå fungerer, er det kun et fåtall av de som har fått åtte prikker eller mer som har mistet føreretten. I evalueringsperioden fra 1. januar til 31. august 2007 hadde 2700 førere fått seks prikker og mottatt brev om fare for tap av føreretten. 122 førere hadde åtte prikker eller flere, men kun om lag 20 prosent av disse hadde mistet retten til å føre motorvogn.

Av andre utfordringer for en effektiv prikkbelastningsordning, ble følgende forhold nevnt i evalueringen:

- Hvilke overtredelser som bør inngå i ordningen.
- Antall prikker og lengde på opptjeningstid.
- Prikkelastning av personer bosatt i Norge med utenlandsk førerkort.
- Ansvarsdeling mellom involverte aktører.

Statistikk over ilagte prikker fra innføringen 1. januar 2004 og frem til 31. desember 2008, følger som vedlegg C til rapporten.

4. Arbeidsgruppens mandat og sammensetning

På bakgrunn av resultatene fra evalueringen har Samferdselsdepartementet lagt til grunn at det er behov for en fullstendig revidering av tiltaket for å kunne oppnå den ønskede effekten. En slik gjennomgang fordrer aktiv medvirkning fra de myndighetene som er brukere av systemet. Disse besitter kompetanse som er avgjørende for å kunne foreslå endringer som kan øke trafikksikkerhetseffekten av ordningen og fjerne eventuelle organisatoriske svakheter i systemet.

Departementet opprettet derfor i november 2008 en arbeidsgruppe med følgende sammensetning:

Lasse Lager	Samferdselsdepartementet
Marte Lillehagen	Samferdselsdepartementet
Kathrine Ekeberg	Justis- og politidepartementet
Finn Harald Amundsen	Vegdirektoratet
Bente Nygren	Vegdirektoratet
Steinar Talgø	Politidirektoratet
Jan Morgan Guttormsen	Politidirektoratet
Tov Svalastog	Utrykningspolitiet

Det ble gitt følgende mandat for arbeidet:

”Arbeidsgruppen skal gjennomgå regelverk og rutiner for prikkbelastningsordningen med sikte på å fremme forslag til forbedringer, herunder:

- 1. utrede forslag om reduksjon av antall tillatte prikker i registreringsperioden*
- 2. vurdere særskilte tiltak i ordningen for førere med prøveperiode*
- 3. vurdere behov for endringer av hvilke overtredelser som skal omfattes av ordningen*
- 4. vurdere om det skal settes vilkår for å få føreretten tilbake etter tap som følge av prikkbelastning*
- 5. foreslå tiltak for bedre administrasjon av ordningen, herunder eventuelle endringer i*
 - a. rutiner for registrering av prikker og*
 - b. oppfølging i form av beslag av førerkort og tap av førerett*
- 6. vurdere muligheten for etterfølgende tap av førerett ved manglende beslag av førerkortet.*

Arbeidsgruppen skal vurdere eventuelle forslag til endringer opp mot lovgrunnlaget og de føringer som er gitt i dette for utforming av ordningen, jf. Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) Om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (prikkbelastning av førerkort) og Innst. O. nr. 60 (2001-2002).”

Samferdselsdepartementet har ledet arbeidsgruppen og ivaretatt sekretariatsfunksjonen. Gruppen har avholdt fem møter. Gruppens tilrådinger er enstemmige.

5. Forutsetninger og avgrensninger

Som vist til i Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) ble det for arbeidet med utforming av ny hjemmelsbestemmelse i vegtrafikkloven og forskrift til denne, gitt følgende retningslinjer for en prikkbelastningsordning:

- ”- Ordningen skal omfatte overtredelser av vegtrafikklovgivningen som i alvorlighetsgrad ligger opp mot grensen for inndragning av førerkortet ved første gangs overtredelse.*
- Ordningen skal omfatte overtredelser som er avgjort ved rettskraftig dom, vedtatt forelegg eller vedtatt forenklet forelegg.*
- Ordningen skal rettes mot overtredelser som utgjør en alvorlig trafiksikkerhetsrisiko.*
- Ordningen skal omfatte alle motorvognførere.”*

Dagens prikkssystem ble utformet i samsvar med disse retningslinjene. Gruppen anser føringene som robuste, og har derfor sett det som naturlig og hensiktsmessig å legge dem til grunn også for arbeidet med å utforme forslag til videre utvikling av prikkbelastningsordningen.

Gruppen har videre lagt til grunn at det nå søkes operative forslag til endringer innenfor dagens hjemmelsgrunnlag, dvs. endringer som kan gjennomføres relativt raskt og uten lovendring. Gruppens primærforslag er dermed utledet av dette.

Gruppen vil for øvrig vise til at kanskje de største utfordringene i forhold til å få en effektiv prikkbelastningsordning, utgjøres av svakheter dels ved mangelfull innhenting av informasjon ved utstedelse av det forelegg som skulle medført beslag av førerkortet (den 8. prikken), og dels etterslep ved registrering av prikker. Mangelfull innhenting av informasjon skyldes bl.a. at enkelte økonomiske/administrative forutsetninger for ordningen, slik disse fremgår av kap. 8 i proposisjonen, ikke er gjennomført. Etterslep av registrering av prikker vil fortsatt representere en utfordring som neppe helt kan elimineres. Disse problemene, og forslag til løsninger, omtales nærmere under mandatets punkt 5. Gruppen har derfor funnet at det også er behov for endringer i vegtrafikkloven for å gjøre ordningen med prikkbelastning mer effektiv, jf. omtale under mandatets punkt 6.

Gjennomføring av forslagene nedenfor vil kreve økt ressursbruk for Statens vegvesen og politiet, herunder i forbindelse med en sannsynlig økning i antallet registreringer i prikkregisteret og tilhørende økning i antall varselbrev som må sendes ut. Gruppen har ikke vurdert inndekningen av en slik økt ressursbruk. Gruppen har heller ikke vurdert om det er behov for endringer med hensyn til plassering av prikkregisteret, herunder om dette også fremover skal ligge i Statens vegvesen og om det skal etableres i kommende nye Autosys.

6. Drøfting og tilråding til mandatets enkelte punkter

6.1 *Mandatets punkt 1 – utrede forslag om reduksjon av antall tillatte prikker i registreringsperioden*

Gruppen har lagt til grunn at det er behov for å skjerpe prikkbelastningsordningen gjennomgående, for å få ønsket effekt av tiltaket. Mandatets ordlyd bør da ikke være til hinder for å søke alternative løsninger med hensyn til hvordan en slik gjennomgående skjerping best kan oppnås.

6.1.1 Reduksjon av maksimalt antall tillatte prikker

I samsvar med mandatet har gruppen vurdert konsekvensene av å redusere antallet maksimalt tillatte prikker, eksempelvis fra åtte til seks. Dette vil utvilsomt skjerpe ordningen generelt og dermed trolig også gi bedre trafikksikkerhetsmessig effekt.

En generell reduksjon av antall tillatte prikker vil imidlertid kreve til dels kompliserte overgangsregler og vil slå svært ulikt ut for de som innehar prikker i dag. Det vil måtte tas stilling til og forskriftsfestes hvordan alle de ulike prikkgrunnlag for de som er i registeret i dag, skal behandles i forhold til en reduksjon av det ”spillerommet” de har før de kvalifiserer for tap av førerett. Overgangsreglene vil måtte driftes i lang tid, jf. at ”levetiden” til den enkelte prikk er tre år. En endring som nevnt vil gjøre systemet komplisert både i regelverket og i praktisk bruk, gjøre registeret mer ressurskrevende å drive og kunne øke risikoen for feil når det skal effektueres tap av førerett som følge av registreringer før og etter et aktuelt ”skjæringspunkt”.

Gruppen vil også vise til at det i mandatet ligger oppdrag om å vurdere særlige tiltak i ordningen for førere med prøveperiode. Som det vil fremgå av omtalen til mandatets punkt 2 nedenfor, vil gruppen som et slikt tiltak foreslå å innføre dobbel prikkbelastning. Dette vil i seg selv komplisere føring og ajourhold av registeret. Ytterligere kompleksitet gjennom overgangsregler som nevnt, bør også av denne grunn søkes unngått for i størst mulig grad å opprettholde forutsetningene som angitt i proposisjonen. Herunder særlig at ordningen skal være ”forståelig for trafikantene og lett praktiserbar for de som skal betjene systemet”. I uttrykket ”forståelig” må det også kunne leses inn et premiss om forutsigbarhet.

Etter en samlet vurdering hvor de ulike endringsforslagene er sett i sammenheng, har gruppen derfor kommet til at det bør søkes alternative løsninger for å oppnå den skjerpingen som er ønsket.

6.1.2 Flere prikker per overtredelse

Gruppen viser til at antallet prikker for den enkelte forseelse i dag er nyansert i systemet, ved at fartsovertredelser opp til en fastsatt grense og innen fastsatte fartsgrensenivåer registreres med én prikk. For de andre forholdene som inngår, herunder grovere fartsovertredelser, ilegges to prikker. Etter gruppens syn vil målet om en skjerpet ordning oppnås på en enkel måte uten behov for overgangsregler, ved gjennomgående å øke antallet prikker som ilegges for den enkelte overtredelse innen ordningen. En slik løsning er regelteknisk enkel og slår likt ut for alle med hensyn til tidligere prikkbelastninger.

Argumentet mot en slik generell skjerping kan være at det ikke synliggjør en nyansert vurdering av hvor trafikksikkerhetsmessig den enkelte type forseelse er, i forhold til hvor mange prikker det ilegges for overtredelsen. Gruppen vil imidlertid vise til at det i forbindelse med innføringen ble gjort en vurdering av hvilke overtredelser som kunne sies å ligge innenfor det tilsiktede virkeområdet, og hvor kriteriene var som gjengitt over i kapittel 5. Som nevnt over, anser gruppen at disse kriteriene også skal gjøres gjeldende for arbeidet med revideringen av forskriften.

I samsvar med mandatet er det likevel gjort en fornyet vurdering av de enkelte overtredelsers bidrag til personskadeulykker, jf. tabell 6.1 under mandatets punkt 3 nedenfor. Blant annet på grunn av usikkerheten ved risikoanslagene for mange av overtredelsene og også ukjent risiko ved enkelte av disse, kan gruppen ikke se at det på faglig grunnlag kan forsvares en differensiering mellom overtredelsene i form av ulik prikkbelastning, utover den som foreligger i dag for fartsovertredelser og som gruppen tilrår forsterket, jf. nedenfor.

Generelt vil gruppen derfor fremheve at det så langt det er mulig er gjort en trafikksikkerhetsmessig faglig vurdering av hvilke overtredelser ordningen bør omfatte, og at det etter dette er liten grunn til å skille mellom de enkelte forseelsene med hensyn til hvor mange prikker som skal ilegges, med unntak for de lavere fartsovertredelsene. En tilnærming som foreslått gir etter gruppens vurdering, som nevnt, både regelverkstekniske og praktiske fordeler. I tillegg synes dette også å være den pedagogisk klart beste løsningen overfor trafikantene.

Gruppen tilrår derfor å beholde åtte prikker som maksimalt antall, men å øke antallet prikker som ilegges for den enkelte forseelse. I hovedsak foreslås det å ilegge tre prikker for de fleste av de overtredelsene som i dag kvalifiserer til to prikker, dvs. hoveddelen av de forseelsene som i dag inngår i ordningen. Det foreslås videre å ilegge to prikker for alle overtredelser som i dag kvalifiserer til én prikk.

Gruppen viser for øvrig til at det kan være grunn til å differensiere ytterligere i forhold til dagens system, for så vidt gjelder fartsovertredelser. Det vises til særlig omtale av begrunnelse og forslag til justeringer, nedenfor og under omtalen til mandatets pkt. 3, kap. 6.3.1 Særlig om fartsovertredelser.

I praksis vil den foreslåtte modellen innebære at tre av dagens to-prikkers overtredelser i løpet av tre år skal medføre tap av førerrett. I dag kreves fire tilsvarende forseelser før det kvalifiserer til tap av førerrett. For mellomsjiktet av de fartsovertredelsene som inngår blir virkningen enda strengere ved at fire overtredelser i løpet av tre år, mot tidligere åtte, vil medføre tap av førerrett.

Det er både praktiske og trafikksikkerhetsmessige begrunnelser for å foreslå en skjerping for de minste overtredelser som i dag inngår i ordningen. En gjennomgående enkel skjerping er som nevnt over å foretrekke både i forhold til regelverket og i forhold til kommunikasjon overfor trafikantene. Etter gruppens syn er det også ut fra mandatet ønskelig at ordningen skjerpes gjennomgående. Å unnlate da å ta med de lavere fartsovertredelsene vil rent faktisk innebære at det for en hoveddel av de forholdene som det registreres prikker for i dag, ikke blir noen endring. Det vises her til at 57,8 prosent av prikkene som er ilagt frem til årsskiftet 08/09 er registrert som følge av fartsovertredelser i det laveste intervallet i ordningen hvor det gis én prikk, dvs. henholdsvis 11-15 km/t der fartsgrensen er 60 km/t eller lavere og 16-20 km/t der fartsgrensen er 70 km/t eller høyere.

Å skjerpe ordningen for under halvparten av det faktiske overtredelsesbildet vil etter gruppens syn gi et feil signal til trafikantene. Det store antallet ileggelser innen det lavere fartsintervallet viser at det er behov for å øke trafikantenes vilje til å overholde fartsgrensene generelt. Gruppen vil forøvrig fremheve at det fremdeles vil være et ”prikkfritt” nedre intervall, hvor overtredelse som hovedregel bare medfører bot.

Det bør etter gruppens syn fremheves i informasjonen til trafikantene om ordningen at de selv har full rådighet over egen trafikkadferd og dermed også selv avgjør om de skal utsette seg for prikkbelastning. I forhold til en skjerpet prikkbelastning for de lavere fartsøvertredelsene, kan det være pedagogisk nyttig å påpeke at påkjørsel av en myk trafikant i 40 km/t statistisk gir svært alvorlige konsekvenser i form av personskade og at en påkjørsel i 50 km/t høyst sannsynlig medfører at fotgjengeren blir drept.

Innslagspunktet for prikkbelastning som følge av fartsøvertredelse er satt ut fra slike mulige konsekvenser av forseelsene og er derfor også differensiert i forhold til om fartsgrensen på stedet er ”lav” eller ”høy”. Imidlertid viser også resultatene fra registeret at det er denne type fartsøvertredelser trafikantene oftest gjør seg skyldige i. Etter dagens system må en fører i løpet av treårsperioden, som nevnt, bli straffet åtte ganger for slike overtredelser av fartsgrensen før føreretten tapes som følge av prikkbelastning.

På bakgrunn av ovennevnte, tilrår gruppen derfor i hovedsak å øke belastningen med én ekstra prikk for hver forseelse som inngår.

Med henvisning til antallet overtredelser og skadepotensialet forbundet med selv relativt sett ”mindre” fartsøvertredelser, ser gruppen også behov for å forsterke differensieringen av prikkbelastning for fartsøvertredelse ytterligere, og å utvide virkeområdet. Det tilrås derfor at innslagspunktet for prikkbelastning senkes med 5 km/t i begge de aktuelle fartsgrenseområdene og at det foretas en justering i belastningen i forhold til overtredelsens ”alvorlighet”, jf. omtale nedenfor under pkt. 6.3.1

Oppsummert vil en skjerping som foreslått i hovedsak tilsvare effekten av å senke antall tillatte prikker i registreringsperioden fra åtte til seks, men vil ikke gi behov for overgangsregler. Det vil også være en løsning som er robust i forhold til mulige ønskede endringer fremover som følge av utviklinger i ulykkesbildet og tilhørende behov for justeringer i reaksjonsfokus. Gruppen vil som nevnt fremheve at hovedtrekkene i den foreslåtte endringen kan kommuniseres enkelt overfor trafikantene: ”Nå får du en prikk mer for hver overtredelse”.

Tilråding om antall foreslåtte prikker for den enkelte av de forseelser som inngår/foreslås å inngå i ordningen, fremgår i omtalen under mandatets punkt 3 nedenfor og av tabell 6.2 under samme punkt.

6.1.3 Varselbrevet

Etter gjeldende forskrift sendes varselbrev ut der fører er registrert med seks prikker. En økning av antallet prikker som ilegges per overtredelse, vil innebære at grensen for slikt varsel oppnås etter færre overtredelser enn etter gjeldende forskrift, eksempelvis etter to tre-prikkers overtredelser, mot i dag etter tre tilsvarende overtredelser. Tap av førerrett vil med den foreslåtte skjerpingen slå inn etter tre tre-prikkers overtredelser, mot i dag etter fire av de

samme overtredelsene. Vi påpeker at både varselbrev og tap av førerett kan komme tidligere i tilfeller der en fører samtidig bryter flere av de bestemmelser som omfattes av ordningen.

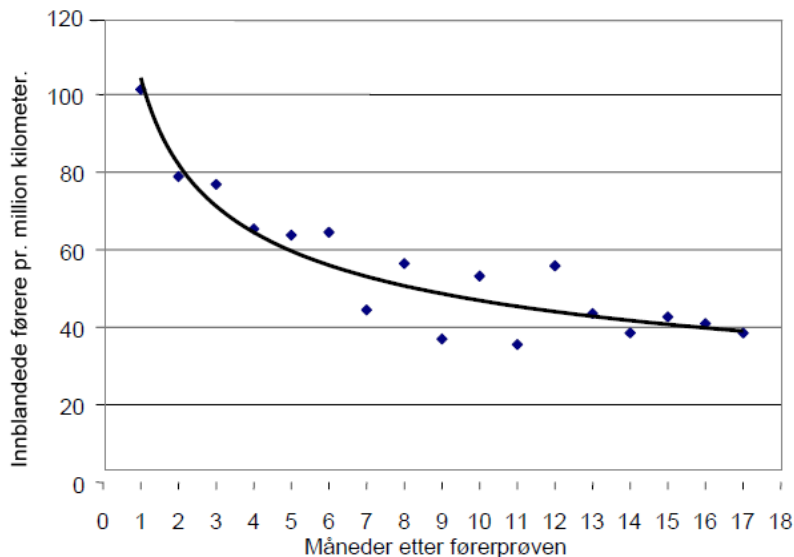
Som et selvstendig element i skjerpingen av ordningen, men særlig som en konsekvens av forslaget nedenfor om dobbel prikkbelastning for førere med prøveperiode, ser gruppen det som hensiktsmessig også å foreslå at grensen for utsending av varselbrev senkes til fire prikker.

Førere med prøveperiode vil etter den foreslåtte skjerpingen få seks prikker ved første (normalt) tre-prikkers overtredelse, og fire prikker ved første (normalt) to-prikkers overtredelse. Førere med prøveperiode må derfor få varsel etter første gangs overtredelse da to overtredelser, med unntak av de minste fartsovertredelsene, kan medføre tap av førerett. Den enkleste løsningen er etter gruppens syn, da å senke grensen for varselbrev til fire prikker for alle førere.

En løsning med ulike grenser for utsending av varselbrev avhengig av om føreren har prøveperiode eller ikke, synes ikke å kunne gi noen gevinster og vil medføre økt ressursbruk knyttet til registeret. Gruppen vil for øvrig vise til at mye av effekten ved prikkbelastningsordningen er relatert nettopp til varselbrevet, jf. også at evalueringen viser at dette er utslagsgivende for når førerne endrer adferd. Det er etter gruppens syn ønskelig å få denne effekten utløst tidligere, som den vil bli ved et senket innslagspunkt for utsending av varselbrev.

6.2 Mandatets punkt 2 - vurdere særskilte tiltak i ordningen for førere med prøveperiode

Det er dokumentert at førere med prøveperiode er mer ulykkesutsatt, dvs. har en høyere ulykkesrisiko, enn førere med erfaring. Risikoen avtar gradvis med opparbeiding av kjøreefaring, jf. figur 6.1 under. Det er også dokumentert at bilførere i alderen 18-19 år har den høyeste risikoen for å bli drept i trafikken og for å bli innblandet i personskadeulykker. Risikoen er signifikant høyere for denne aldersgruppen enn for bilførere i aldersgruppen 20-24 år (TØI rapport 986/2008). Hensett til det overordnede formålet med prikkbelastningsordningen, vil det dermed være hensiktsmessig å bruke systemet som et særlig ulykkesreducerende tiltak overfor denne gruppen førere.



Figur 6.1 Uhellssinnblanding for bilførere i alderen 18-20 år, etter måneder med førerkort (TØI rapport 498/2000)

Arbeidsgruppen har lagt til grunn at det er førere med liten kjøreeerfaring, dvs. såkalte ”ferske” førere, det er ønskelig å påvirke spesielt for å få ønsket føreradferd. Gruppen ser det ikke som hensiktsmessig å skille ved førers alder på tidspunktet for første gangs erverv av førerkort. Det vises for øvrig til at ordningen vil bli skjerpet generelt kraftig for alle førere, og at dette bør være tilstrekkelig også for ferske førere etter fullført prøveperiode. Gruppen tilrår derfor at det bare skilles mellom førere med prøveperiode og uten, i forhold til spørsmålet om særlig prikkbelastning ved overtredelser. Dette er i samsvar med kriteriet for en slik differensiering som dette fremgår av ordlyden i vegtrafikklovens hjemmelsbestemmelse for prikkbelastning, jf. § 33 nr. 2 annet punktum:

”Det kan fastsettes ulik registrering av ulike straffbare handlinger, og avhengig av om vedkommende har førerrett med eller uten prøveperiode.” (Vår understreking).

Dette er også tilsvarende som i vegtrafikkloven § 24 femte ledd hvor det generelt hjemles utstedelse av førerkort for begrenset periode.

Dersom det skulle være ønskelig å skille mellom førere etter alder, vil dette etter gruppens syn kreve utarbeiding av nytt lovgrunnlag og tilhørende behandling i Stortinget. Fra et trafikksikkerhetsmessig synspunkt kan gruppen ikke se at en slik differensiering kan være nødvendig.

Per i dag er det bare i førerkortklasse B det er prøveperiode, jf. forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.:

”§ 4-2. Prøveperiode for førerrett i klasse B

Ved førstegangsutstedelse av førerkort i klasse B fastsettes det en prøveperiode på 2 år som anmerkes på førerkortet. Blir nytt førerkort utstedt i prøveperioden, skal gjenstående prøvetid anmerkes på førerkortet.

Prøveperioden innebærer at det kreves avlagt ny førerprøve for å få førerretten tilbake etter tap som følge av brudd på trafikale adferdsregler, uavhengig av tapsperiodens lengde. For andre

førere er det som hovedregel kun ved tap av førerrett for en periode på over seks måneder at det må avlegges ny førerprøve.

Ved tap av førerrett i prøveperioden, ilegges nye to års prøveperiode fra ny førerprøve er avlagt. De to aktuelle bestemmelsene i henholdsvis førerkortforskriften og tapsforskriften lyder som følger:

”§ 4-2. Prøveperiode for førerrett i klasse B

...

Den som taper førerretten i prøveperioden som følge av brudd på trafikale adferdsregler, må avlegge ny full førerprøve, jf. forskrift 19. desember 2003 nr. 1660 om tap av retten til å føre motorvogn mv. § 8-4. Etter bestått førerprøve utstedes førerkort med ny prøveperiode på 2 år. Tilsvarende gjelder også ved senere gjentakelser. Ny prøveperiode skal gjelde, selv om det i dom eller forelegg ikke er fastsatt krav om ny prøve.”

”§ 8-4. Førerrett på prøve

Den som mister førerretten på grunn av brudd på trafikale adferdsregler i prøveperioden, må avlegge full førerprøve uten hensyn til tapsperiodens lengde, jf. førerkortforskriften § 30 nr. 1. ”

Forslag om dobbel prikkbelastning for førere med prøveperiode ble fremmet i det opprinnelige forslaget til prikkbelastningsforskrift, men ble ikke tatt inn i den endelige forskriften, jf. omtalen i Ot.prp. nr. 71 (2001-2002):

”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. Dette medfører en forenkling både av forskriften og registreringssystemet. Det kan også antas at prikkbelastningssystemet i seg selv vil være holdningsskapende for den aktuelle gruppen motorvognførere. Forslaget til nytt første ledd i § 33 nr. 1 gir hjemmel for å endre forskriften på dette punktet dersom ordningen viser seg ikke å ha den ønskede preventive effekt.”

Som evalueringen viser, er det ønskelig å få større effekt ut av ordningen, og ut fra dagens ulykkesbilde er dette spesielt viktig i forhold til førere med liten kjøreefaring.

Gruppen ser det som hensiktsmessig at en skjerping for førere med prøveperiode gjøres på enklest mulig måte og fortrinnsvis uten behov for overgangs- og omregningsregler. Det beste tiltaket synes da å være økt prikkbelastning av alle førere som har førerrett med prøveperiode. Gruppen har lagt til grunn at det er ønskelig med en relativt kraftig skjerping og foreslår derfor at førere med prøveperiode ilegges dobbelt antall prikker ved de overtredelser som omfattes av ordningen.

Dels som en konsekvens av forslaget om ytterligere skjerping for førere med prøveperiode, finner gruppen som nevnt i kap. 6.1.3, at det vil være påkrevet å flytte innslagspunktet for varselbrev fra seks prikker til fire prikker for alle førere. Alternativet ville være å ha to ulike

innslagspunkt – fire prikker for førere med prøveperiode og seks prikker for andre førere. Dette synes unødvendig, og ville i tilfelle generere økt administrasjonsbehov i registeret og økt risiko for feilutsendinger. Tillagt den generelle skjerpingen vil gruppens forslag innebære at førere med prøveperiode kan kvalifisere for varselbrev allerede ved første gangs overtredelse.

Tabell 6.2 nedenfor under mandatets punkt 3, viser hvordan gruppens forslag til generell skjerping og særlig skjerping for førere med prøveperiode vil slå ut.

Gruppen vil påpeke at dette forslaget ikke når førere ved første gangs erverv av henholdsvis moped og lett-, mellomtung og tung motorsykkel. Heller ikke førerkort for traktor og beltemotorsykkel (snøscooter) vil omfattes av skjerpingen for førere med prøveperiode. I de tynge klassene kreves forutgående erverv av klasse B, så der vil førerne uansett være/ha vært omfattet av prøveperiode.

Førere av moped og motorsykkel er omfattet av særlig stor risiko generelt. Som for klasse B må det kunne legges til grunn at risikoen er større i den første tiden etter erverv. Det kan dermed være grunn til å vurdere effekten av eventuelt å innføre prøveperiode også for førstegangserverv i disse klassene, der vedkommende ikke tidligere har hatt slik prøveperiode i klasse B, for å få bedre effekt av prikkbelastningsordningen også for ferske førere i disse klassene.

For innføring av prøveperiode i andre førerkortklasser enn B, vil det etter gruppens syn være ønskelig med en noe bedre og mer presis hjemmel. Dette vil fordre lovendring og vil derfor bare kunne være aktuelt på noe lengre sikt.

6.3 Mandatets punkt 3 - vurdere behov for endringer av hvilke overtredelser som skal omfattes av ordningen

Gruppen har vurdert både de overtredelsene som ligger i ordningen i dag og behovet for å ta inn andre forseelser. Kriteriene for begge vurderingene er omtalt ovenfor i kapittel 5.

Gruppen vil for øvrig vise til at det også ved innføringen av prikkbelastningsordningen var vanskelig å dokumentere sammenhengen med antall trafikkulykker for enkelte av de overtredelsene som inngår i dag. Det ble i proposisjonen derfor lagt til grunn at også ”opplevd risiko” og vurderinger fra håndhevingsmyndighetene til en viss grad måtte kunne oppveie for slik dokumentasjon:

”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. Det er imidlertid viktig at trafikantene og de som skal praktisere prikkssystemet, oppfatter overtredelsene som trafikkfarlige og dermed naturlige i en prikkbelastningsordning. I forbindelse med senere evaluering vil det derfor bli vurdert om det er forhold som bør legges inn i eller tas ut av systemet.”

Som del av gruppens beslutningsgrunnlag har Transportøkonomisk Institutt vurdert betydningen av visse trafikkforseelser for ulykkene, jf. vedlagte arbeidsdokument av 25.

november 2008 (revidert 18.2.2009). Følgende overtredelser, der forseelsene 1 – 10 (kursivert) inngår i gjeldende prikkbelastningsordning, er vurdert:

1. *Overtredelser av fartsgrensene.*
2. *Kjøring mot rødt lys.*
3. *Ulovlig forbikjøring foran vegkryss eller bakketopp..*
4. *Ulovlig forbikjøring foran gangfelt.*
5. *Ulovlig forbikjøring på strekning skiltet med forbikjøringsforbud.*
6. *Manglende overholdelse av skiltet vikeplikt.*
7. *Manglende overholdelse av vikeplikt for trafikk fra høyre.*
8. *Manglende overholdelse av vikeplikt for gående i gangfelt.*
9. *Manglende overholdelse av vikeplikt ved utkjøring fra avkjørsel eller parkeringsplass.*
10. *Manglende overholdelse av vikeplikt for gående eller syklende ved avsving.*
11. For liten avstand til forankjørende.
12. Unnlatelse av å gi påbudt tegn (blinklys).
13. Bruk av mobiltelefon under kjøring.
14. Kjøring på eller over sperrelinje eller sperreområde.
15. Trimming av moped.
16. Utilstrekkelig sikt (nedisede vinduer).
17. Kjøring med lavpromille.
18. Manglende sikring av barn i bil.
19. Ulovlig forbikjøring for lastebil (skilt 335).
20. Sikring av last for tunge kjøretøy.

Forseelsene i punktene 11-20 er overtredelser som ut fra aktualitet i trafikksikkerhetsbildet og/eller etter anmodning fra håndhevingsmyndighetene, er vurdert i forhold til aktualitet for prikkbelastningsordningen.

For enkelte av overtredelsene, er det gitt en samlet vurdering av risikobidrag i tabell 6.1 nedenfor. Dette gjelder forbikjøring der dette er ulovlig (pkt. 3, 4 og 5 ovenfor) og manglende vikeplikt i kryss (pkt. 6, 7, 9 og 10 ovenfor).

Det vises for øvrig til TØIs forklaring til tabellens prosentvise angivelse av de ulike forseelsenes bidrag til personskadeulykker:

”Dette tallet kan tolkes som den nedgang i antall ulykker man kan oppnå dersom risikobidraget fjernes. Det vil si den ulykkesnedgang man kan oppnå ved å fjerne risikofaktoren. Eksponeringen forutsettes å være uendret, men økningen i risiko forsvinner. Eller overført til trafikkforseelser: Trafikkforseelsene erstattes av lovlig atferd, men antallet kjørte kilometer blir som før. I dette dokumentet er risikobidraget knyttet til trafikkforseelsene på listen foran beregnet der det er mulig.

I dette dokumentet er det følgelig bidraget til personskadeulykkene som er forsøkt tallfestet.”

Tabell 6.1: Ulike forseelsers bidrag til personskadeulykker

Forseelse	Bidrag til personskadeulykker
Overtredelser av fartsgrensene	7,5 %
Kjøring mot rødt lys	1,9 %
Forbikjøring der dette er ulovlig	0,4 %
Manglende vikeplikt ved gangfelt	2,5 %
Manglende vikeplikt i kryss	3,8 %
For kort avstand til forankjørende	1,2 %
Unnlatelse av å gi påbudt tegn	Ukjent
Bruk av mobiltelefon under kjøring	0,2 %
Kjøring over sperrelinje/område	Ukjent
Trimming av moped	0,7 %
Utilstrekkelig sikt (nedisede ruter)	Ukjent
Kjøring med lavpromille	0,1 %
Manglende sikring av barn i bil	0,2 %
Ulovlig forbikjøring for lastebil	Ukjent
Sikring av last for tunge kjøretøy	Ukjent

TØI konkluderer at det samlede risikobidraget fra de forseelser som vurderes inkludert i prikkbelastningsordningen, og der tallfesting har vært mulig, er på 2,4 %. Dette er den nedgang i antallet skadde man kunne oppnå ved å eliminere forseelsene. Anslaget er usikkert, men det er vanskelig å beregne usikkerheten.

TØI viser videre til at risikobidraget fra de forseelser som allerede omfattes av prikkbelastningsordningen er beregnet til 16,1 %. Dette er et usikkert tall, men det er vanskelig å beregne usikkerheten på en god måte. Ulykkene som kan tilskrives de ulike forseelsene er til dels mer alvorlige enn andre personskadeulykker. Dette gjelder særlig fotgjengerulykker. Fartsovertredelser bidrar vesentlig mer til dødsulykkene enn til personskadeulykker totalt.

For de overtredelsene som ble vurdert, men ikke tatt med ved innføringen av systemet, har gruppen lagt til grunn at det må være noe nytt i ulykkesbildet eller i risikobidraget for at de skal kunne komme inn i ordningen nå. Vurderingen av dette vil fremgå i omtalen nedenfor til de enkelte overtredelsene.

Gruppen har også vurdert om det er forhold som bør tas ut av ordningen. I denne vurderingen legges det ikke vekt på i hvilket omfang/antall forseelsene er representert i prikkstatistikken. Denne sier ikke noe om overtredelsenes alvorlighet og lite om det faktiske antallet

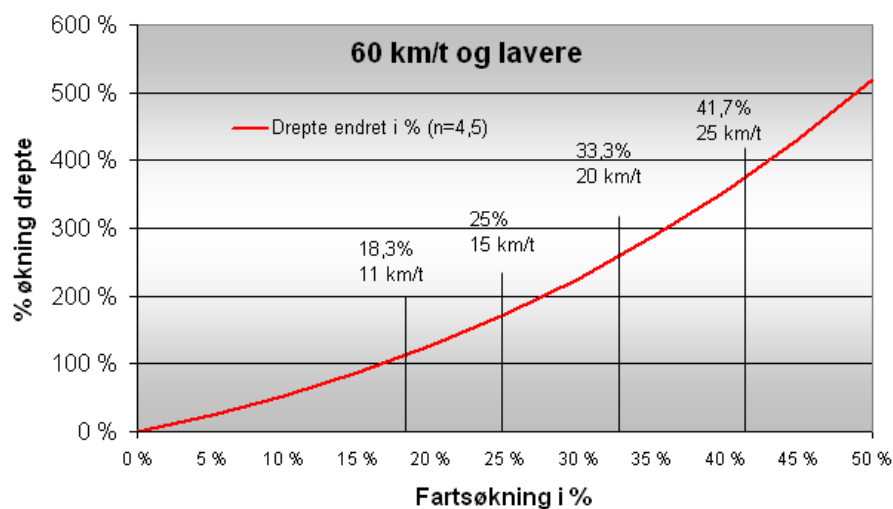
overtredelser på vegnettet innbyrdes mellom de forhold som inngår i ordningen, utover at fartsovertredelser er et stort problem. At fartsovertredelser utgjør 97,5 prosent av de forhold som har gitt grunnlag for prikkregistrering, synliggjør derimot klart oppdagelsesrisikoen ved de enkelte overtredelsene, ut fra både prioriteringer og metoder for håndheving av trafikkovertrædelser. Eksempelvis utgjør fartsovertredelser registrert ved Automatisk trafikkontroll (ATK) grunnlaget for svært mange illeggelsler. ATK er et tiltak som i stor utstrekning brukes på høytrafikkerte veger og som derfor gir stort kontrollvolum. Håndheving av eksempelvis ulike vikepliktsregler er langt mer ressurskrevende og kontrollene vil avdekke vesentlig færre overtredelser per utført kontrolltime.

Gruppen anser at det generelt sett kan være grunn til å tilstrebe at de forhold som skal inngå i ordningen, skal være overtredelser som kan sanksjoneres med forenklet forelegg. I dag gir forskrift 29. juni 1990 nr. 492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker, langt på vei en god oversikt over masseovertrædelser som er/oppleses som trafikkfarlige, dvs. forseelser der andre utsettes for fare – og som er relativt alvorlige.

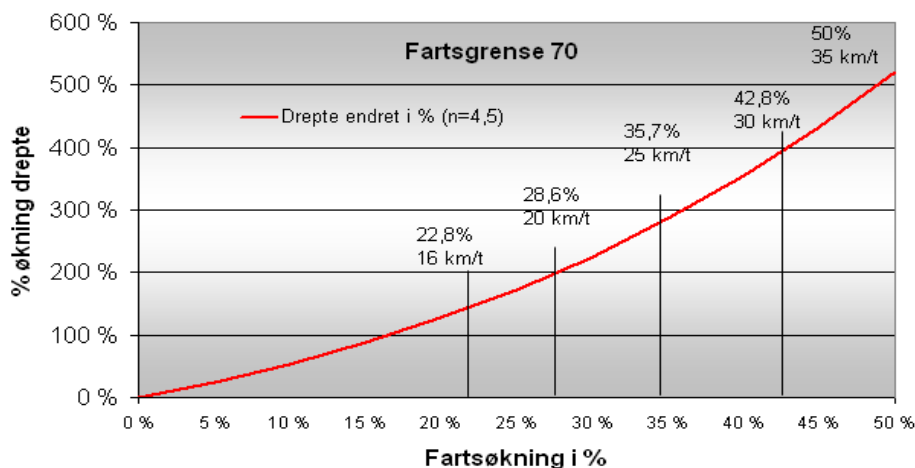
6.3.1 Særlig om fartsovertredelser

For fartsovertredelser er sammenhengen mellom overtredelsens alvorlighet og økt risiko for å bli drept i trafikken, godt dokumentert, jf. figur 6.2 og 6.3 nedenfor. Med henvisning særlig til omfanget av fartsovertredelser og skadepotensialet, foreslår gruppen både å justere virkeområdet for prikkbelastning og å forsterke differensieringen i prikkbelastning i forhold fartsovertredelsenes alvorlighet, jf. omtale under mandatets punkt 1.

Figur 6.2 Sammenheng mellom fartsøkning og sannsynlighet for å bli drept i trafikken – 60 km/t og lavere (Kilde: Statens vegvesen)



Figur 6.3 Sammenheng mellom fartsøkning og sannsynlighet for å bli drept i trafikken – 70 km/t (Kilde: Statens vegvesen)



Gruppen tilrår at innslagspunktet for prikkbelastning ved fartsøvertredelser senkes med 5 km/t i begge fartsgrenseområdene (dvs. der fartsgrensen henholdsvis er 60 km/t og lavere, og 70 km/t og høyere). Nye innslagspunkt vil etter dette bli:

- fartsøvertredelse over 5 km/t der fartsgrensen er 60 km/t eller lavere
- fartsøvertredelse over 10 km/t der fartsgrensen er 70 km/t eller høyere.

Det tilrås videre å differensiere prikkbelastningen slik at de minste fartsøvertredelsene registreres med én prikk, mellomsjiktet med to prikker, og de grovere øvertredelsene med tre prikker. Som for andre øvertredelser foreslås dobbel prikkbelastning for førere med prøveperiode.

6.3.2 Øvrige øvertredelser som omfattes av gjeldende forskrift

1. Kjøring mot rødt lys.
2. Ulovlig forbikjøring foran vegkryss eller bakketopp.
3. Ulovlig forbikjøring foran gangfelt.
4. Ulovlig forbikjøring på strekning skiltet med forbikjøringsforbud.
5. Manglende overholdelse av skiltet vikeplikt.
6. Manglende overholdelse av vikeplikt for trafikk fra høyre.
7. Manglende overholdelse av vikeplikt for gående i gangfelt.
8. Manglende overholdelse av vikeplikt ved utkjøring fra avkjørsel eller parkeringsplass.
9. Manglende overholdelse av vikeplikt for gående eller syklende ved avsvingning.

Generelt synes det å være god sammenheng mellom den enkelte øvertredelse og økt risiko for ulykker.

Som tabell 6.1 viser, har brudd på forbikjøringsforbud minst bidrag til personskadeulykker av de øvertredelser ordningen omfatter i dag.

Gruppen vil imidlertid fremheve at møteulykker, herunder de som forårsakes av forbikjøring, er sterkt representert i ulykkesbildet, og at preventive tiltak mot slike ulykker derfor er prioritert i trafikksikkerhetsarbeidet. Det er etter gruppens syn viktig å forsterke trafikantenes respekt for denne type forbud i form av trafikkregler, skilt og oppmerking. Denne type forseelser bør derfor beholdes i ordningen på tross av et relativt lavt dokumentert risikobidrag.

Gruppen kan for øvrig ikke se at det er grunn til å ta ut av ordningen noen av de overtredelsene som omfattes av gjeldende forskrift om prikkbelastning.

6.3.3 Overtredelser som er vurdert tatt inn

Som en generell merknad til omtalen nedenfor av forhold som er vurdert tatt inn i prikkbelastningssystemet, vil gruppen vise til at ordningen med de skjerpinger som er foreslått i henhold til mandatets pkt. 1 og 2, vil bli langt strengere enn i dag. Dette forsterker behovet for så langt mulig å være konsekvent i forhold til de føringer som er omtalt i Ot.prp. nr. 71 (2001-2002).

Gruppen vil påpeke at det ved vurderingene både av den enkelte overtredelses alvorlighet og av de enkelte aktuelle overtredelser opp mot hverandre i forhold til aktualitet for prikkbelastningssystemet, ikke kan legges avgjørende vekt på hvilken reaksjonsform (forelegg/forenklet forelegg) som nyttes for det enkelte forhold i dag. Det kan heller ikke være utslagsgivende hvor stor reaksjonen for det enkelte forhold er. Det vil variere mellom overtredelsene hvorvidt og i hvilken grad reaksjonen er vurdert og justert i forhold til dagens trafikk- og ulykkesbilde.

Det fremheves også at det på sikt kan være ønskelig å fremskaffe et bedre grunnlag for å beregne risikobidraget for personskadeulykker for enkelte av de forholdene som er vurdert nedenfor, og hvor bidraget er oppført som ukjent i tabell 6.1.

11. For liten avstand til forankjørende

Trafikkreglene § 5 nr. 3 lyder som følger:

”3. Avstanden til forankjørende skal være så stor at det ikke oppstår fare for påkjøring dersom den forankjørende saktner farten eller stanser. Avstanden skal være slik at forbikjørende uten fare kan kjøre inn mellom kjøretøyene.”

Overtredelse sanksjoneres i dag med forelegg. Tap av førerrett kan fastsettes fra 3 til 6 måneder, dersom overtredelsen har ført til trafikkuhell med mindre omfattende personskader og/eller omfattende materielle skader, eller til situasjoner der slike skader lett kunne ha oppstått, jf. tapsforskriften § 2-5 nr. 7.

Overtredelse av trafikkreglene § 5 nr. 3 foreslås tatt inn i prikkbelastningsordningen, med henvisning til den faren disse utgjør for at det oppstår trafikkulykker med alvorlige personskader (nakkeslengskader). Gruppen viser til vurderingen av risikobidrag i tabell 6.1, hvor dette er anslått til 1,2 prosent. Grunnlagsmaterialet for risikovurderingen for dette forholdet er fra 1992.

Gruppen ser det som ønskelig at det gis adgang til å benytte forenklet forelegg ved håndhevingen. Både fordi antallet slike overtredelser er relativt stort og fordi det i dag foreligger et godt rettslig grunnlag for relativt enkelt å kunne avgjøre om det i det enkelte

tilfelle faktisk begås overtredelse av § 5 nr. 3. Politiets avgjørelse vil dermed i det enkelte tilfelle være lite skjønnsmessig. Gruppen viser her til tapsforskriften § 2-5 nr. 7 som lyder:

7. Avstand til forankjørende

Ved ileggelse av straff for overtredelse av trafikkreglene § 5 nr. 3 bør tap av førerrett hos fører av motorvogn, som kjører med en jevn tidsavstand til forankjørende på henholdsvis 0,5 sekund eller mindre, eller 1 sekund eller mindre, fastsettes i henhold til nedenstående tabell:

Kjøretøy med tillatt totalvekt ikke over 3500 kg:

<i>Tidsavstand 0,50 sekund til 0,30 sekund:</i>	<i>3 til 6 måneder</i>
<i>Tidsavstand 0,29 sekund til 0,00 sekund:</i>	<i>Over 6 måneder</i>

Kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg:

<i>Tidsavstand 1,00 sekund til 0,50 sekund:</i>	<i>3 til 6 måneder</i>
<i>Tidsavstand 0,49 sekund til 0,00 sekund:</i>	<i>Over 6 måneder</i>

Bestemmelsene forutsetter gunstige kjøreforhold med normal trafikk og at det kjøres med gode dekk på tørr, bar vei. Ved avgjørelsen legges også vekt på den tilbakelagte distanse under overtredelsen. Lengre tapsperiode bør fastsettes når det har vært glatt føre eller vanskelige kjøreforhold for øvrig. ”

Samlet sett synes håndheving av forholdet dermed å være egnet for bruk av forenklet forelegg etter vegtrafikkloven § 31b, jf. forutsetningen om at denne foreleggsordningen kan brukes på lett konstaterbare masseovertredelser i trafikken. Øvrige forhold som gir prikker er fra tidligere omhandlet i forskrift om forenklet forelegg.

Etter gruppens syn er overtredelsen egnet for prikkbelastningsordningen, og foreslås dermed tatt inn i forskrift om prikkbelastning. Overtredelser av trafikkreglene § 5 nr. 3 tilrås også tatt inn i forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker, for å gi mulighet til reaksjonsform i samsvar med politiets anmodning.

12. Unnlatelse av å gi påbudt tegn (blinklys)

Påbudet i trafikkreglene § 14 nr. 2 lyder som følger:

”2. Ved svinging eller annen vesentlig endring av kjøretøyets plassering i sideretning skal det til veiledning for annen trafikant gis tegn.”

Brudd på bestemmelsen sanksjoneres ved forenklet forelegg.

Som vist i tabell 6.1, er overtredelsens bidrag til personskadeulykker ukjent. Gruppen kan for øvrig ikke se at det foreligger grunnlag for å fravike de overordnede føringene som vist til i Ot. prp. nr. 71, herunder særlig at de overtredelser som kan inngå skal være ”alvorlige vegtrafikkovertrædelser”. Etter gruppens syn ligger unnlatelse av å gi påbudt tegn ikke tett opp mot grensen for tap av førerrett ved første gangs overtredelse, og er dermed ikke en aktuell forseelse for prikkbelastningsordningen.

13. Bruk av mobiltelefon under kjøring

Forholdet reguleres av forskrift 17. desember 1999 nr. 1309 om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring. Brudd på forbudet sanksjoneres ved forenklet forelegg. Overtredelse av forbudet kan også anføres som skjerpene omstendighet der det fastsettes tap av førerrett som følge av andre trafikkarfarlige forseelser, jf. tapsforskriften § 2-5 nr. 8.

Overtredelsens bidrag til personskadeulykker er lavt (0,2 prosent). Gruppen vil særlig vise til at dokumentasjonen av risikobidrag for denne type overtredelser er fra 2008. Gruppen vil også påpeke at det fremdeles er usikkert hvor stor del av risikoøkningen som skyldes håndholdt, kontra fastmontert, telefon. Gruppen vil fremheve at også en førers bruk av fastmontert mobiltelefon kan være straffbart etter vegtrafikkloven § 3, hvis dette kan påvises å ha forårsaket eller ha vært medvirkende til en trafikkulykke.

Med henvisning særlig til at risikobidraget er så vidt lavt, men også til usikkerheten knyttet til i hvilken grad førers bruk av håndholdt mobiltelefon er forbundet med større risiko enn tilsvarende bruk av fastmontert telefon, finner gruppen at forholdet ikke bør omfattes av prikkbelastningsordningen.

14. Kjøring på eller over sperrelinje eller sperreområde

Kjøring i strid med oppmerket sperreområde eller sperrelinje etter skiltforskriften, sanksjoneres med forenklet forelegg. Slike forseelser var med i høringsrunden i 2000 men ble tatt ut før fastsetting av forskriften på grunn av manglende dokumentasjon av sammenhengen mellom frekvensen av antall brudd og antall ulykker, jf. proposisjonen kap. 7. Som tabell 6.1 viser, er bidraget til personskadeulykker fremdeles ukjent.

Gruppen viser til at langsgående sperreområde relativt nylig er innført som virkemiddel mot møteulykker. Tiltaket er hjemlet i forskrift 7. oktober 2005 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkslyssignaler og anvisninger (skiltforskriften §§ 21 og 22), og nærmere beskrevet i annet punktum i teksten til oppmerking 1014:

1014 Sperreområde

Det må ikke kjøres på sperreområde begrenset av heltrukken linje.

To langsgående parallelle sperrelinjer hvor avstanden mellom dem ikke er over 100 cm og det er foretatt fresing mellom linjene regnes som sperreområde.

Da dette er et nytt tiltak vil vurderingen av risikobidrag i tabell 6.1 over ikke være representativ for denne type oppmerking.

Bruk av to langsgående parallelle gule sperrelinjer med fresing mellom linjene har så langt vist god effekt i form av redusert kjørefart og redusert antall møteulykker på de strekninger tiltaket er innført. Det er dermed grunn til å legge mindre vekt på at det så langt ikke foreligger studier som dokumenterer sammenhengen mellom overtredelse av det forbudet slik oppmerking innebærer, og antall personskadeulykker. Gruppen viser til at tiltak mot møteulykker er svært viktig ut fra dagens ulykkesbilde. Den aktuelle oppmerkingen er innført som et alternativ til fysisk midtdeler og vil bli benyttet der risikoen for møteulykker anses som høy og fysisk midtdeler ikke er et alternativ. Evalueringen av en forsøksstrekning med denne type merket sperreområde påviste en reduksjon i gjennomsnittsfart på 2,7 km/t samt at

avstanden mellom motgående trafikkstrømmer økte med minst 60 cm (TØI rapport 884/2007).

Gruppen tilrår derfor at ulovlig kjøring på eller over gul sperrelinje og/eller på eller over sperreområde begrenset av heltrukne parallelle gule linjer, jf. skilteforskriften § 22 og § 21 nr. 4, jf. overtredelse nr. 13 i listen over, tas inn i ordningen. Illustrasjon av gul heltrukken sperrelinje framgår i dag av skilteforskriften oppmerking 1004:



1004

1004 Sperrelinje
Linjen skiller kjørefelt.
Det må ikke kjøres på eller over sperrelinje, eller til venstre for gul sperrelinje.

For å sikre avgrensning mot ulovlig kjøring på eller over andre oppmerkede sperrelinjer/sperreområder hvor overtredelsens alvorlighet ikke tilsier at forholdet skal kvalifisere til prikkbelastning (eksempelvis over hvit oppmerking), bør illustrasjon av sperreområdet som omtalt over, utformes særskilt og tas inn i skilteforskriften.

15. Kjøring med ulovlig trimmet motorsykel, herunder moped

Kjøring med ulovlig trimmet motorsykel, herunder moped, er i dag straffbart etter vegtrafikkloven § 13 femte ledd, jf. § 23. Overtredelser sanksjoneres ved forenklet forelegg. Der en fører gjentatte ganger er ilagt straff for slike forhold, bør det fastsettes tap av førerrett i minst tre måneder, jf. tapsforskriften § 2-5 nr. 16.

Risikobidraget, jf. tabell 6.1, er kun beregnet for ulovlig trimming av moped og er på 0,7 prosent. Gruppen bemerker at grunnlagsmaterialet her er en undersøkelse fra 1992. Det har ut fra politiets og vegvesenets erfaringer vært en relativt kraftig negativ utvikling i omfanget av ulovlig trimming av mopeder. Det har også i senere år vært en rekke fatale ulykker hvor trimmet moped har vært involvert.

Gruppen vil fremheve nødvendigheten av tilstrekkelig og tilpasset førerkompetanse for de enkelte kjøretøygrupper. Føreropplæringen i de enkelte klasser er relatert blant annet til ytelsen i kjøretøyene i den enkelte kjøretøykategori.

Kjøring med ulovlig trimmet moped innebærer klar trafikkfarlig adferd og utgjør også et element i ulykkesbildet. Dette er førere med liten eller ingen kjøreerfaring utover den obligatoriske opplæringen, og som det derved er sterkt ønskelig å påvirke til riktig adferd. Gruppen viser for øvrig til at førere av moped og motorsykel er særlig risikoutsatt og at endringer i forholdet mellom kjøretøyets enkelte tekniske komponenter kan bidra til å øke risikoen ytterligere.

Gruppen vil bemerke at det på grunn av omfanget av dette problemet nå også foreslås tiltak for å hindre selve trimmingen, ved å innføre arbeid på moped som en konsesjonspliktig virksomhet på linje med de fleste andre verkstedarbeider på kjøretøy. Arbeid på moped har til nå vært spesifikt unntatt fra verkstedforskriften som regulerer etablering og drift av kjøretøyverksteder.

Gruppen tilrår at kjøring med ulovlig trimmet moped tas inn i prikkbelastningsordningen.

Ut fra den generelle ulykkesrisikoen som gjør seg gjeldende for førere av motorsykkel og nyanseringen mellom ulike kategorier motorsykkel i forhold til førerrett, vil gruppen tilrå at forbudet i vegtrafikkloven § 13 femte ledd, jf. § 23, tas inn i ordningen i sin helhet – slik at også kjøring med ulovlig trimmet motorsykkel vil medføre prikkbelastning.

Gruppen vil for øvrig påpeke at trimmingsproblematikken også i stor grad gjør seg gjeldende for bil. Ulykker hvor ulovlig trimmede biler og uerfarne sjåførere er involvert, er et økende element i ulykkesbildet. Kjøreadferden til førerne av slike biler oppleves ofte som aggressiv og trafikkfarlig av andre trafikanter.

Kjøring med bil som ikke oppfyller gjeldende forskriftsverk må i dag anmeldes. Fra politiets side er det anført et ønske om å kunne benytte forenklet forelegg ved håndhevingen, for så vidt gjelder ulovlig trimming. Etter gruppens syn vil en slik forenklet håndheving kunne bidra til økt håndheving og dermed også til økt oppdagelsesrisiko for de aktuelle førerne.

Gruppen tilrår at det gjøres en vurdering av risikobidraget ved kjøring med ulovlig trimmet bil, og at det deretter besluttes om slike forhold skal kvalifisere for prikkbelastning.

16. Utilstrekkelig sikt (nedisete vinduer)

Kjøring med nedsatt sikt er forbudt etter § 1-3 i forskrift av 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy. Overtredelse sanksjoneres med forenklet forelegg. Er fører av motorvogn ilagt straff for føring av kjøretøy hvor sikten forover og til sidene var sterkt begrenset på grunn av snø, is, dugg og lignende, bør tap av førerrett fastsettes til minst 3 måneder, jf. tapsforskriften § 2-5 nr. 12.

Etter gruppens syn er dette en overtredelse som i mange tilfeller kan være svært trafikkfarlig. Overtredelsens bidrag til personskadeulykker er imidlertid ukjent, jf. tabell 6.1. Vurderingen av overtredelsens alvorlighet vil også være basert på skjønn, og overtredelse vil kunne medføre direkte tap av førerrett. Etter en samlet vurdering finner gruppen derfor ikke å kunne tilrå at forseelsen tas inn i prikkbelastningsordningen. Det bør imidlertid på sikt gjøres en nærmere vurdering av risikobidraget.

17. Kjøring med lavpromille

Føring av motorvogn i påvirket tilstand i det påvirkningsområdet som omtales som lavpromille, dvs. (0,2 -0,5) er forbudt etter vegtrafikkloven § 31 andre ledd bokstav a, jf. § 33 nr. 1 annet ledd. Overtredelse sanksjoneres med forelegg og skal normalt ikke medføre tap av førerrett, jf. tapsforskriften § 3-1 som lyder:

”Føring av motorvogn med alkoholkonsentrasjon i blodet på 0,4 promille eller lavere eller en alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften på 0,2 milligram eller lavere per liter luft, skal normalt ikke medføre tap av førerrett. Dersom det foreligger skjerpene omstendigheter som nevnt i annet ledd, bør det fastsettes en tapsperiode for 3 til 6 måneder.

Har alkoholkonsentrasjonen under kjøringen vært fra 0,4 til og med 0,5 promille i blodet eller fra 0,2 til og med 0,25 milligram per liter luft i utåndingsluften, bør tap av førerrett fastsettes til minst 6 måneder, jf. vegtrafikkloven § 33 nr. 1 første ledd. Ved skjerpene omstendigheter som f.eks. dårlig sikt og vanskelige kjøreforhold, fartsovertredelser og uaktsomme forbikjøringer skal en lengre tapsperiode fastsettes.”

Kjøring med lavpromille ble også i høringsrunden i 2000 forelått inntatt i prikkbelastningsordningen. Som det fremgår av kap. 7 i Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) ble det fra departementet da vist til at:

- kombinasjon av lavpromille og overtredelse av ett eller flere av de forhold som vil omfattes av prikkbelastningsordningen, vil føre til direkte tap av førerrett
- det foreligger ikke dokumentasjon på at kjøring med promille under 0,5 gir særlig økning i ulykkesrisiko og forholdet fyller derfor ikke alle kriteriene for overtredelser som skal ligge inne i en prikkbelastningsordning
- første gangs overtredelse ligger likevel tett opp til grensen for tap av førerretten
- allmennpreventive hensyn og økingen i omfanget av ruspåvirket kjøring kan tilsi at denne type overtredelser bør omfattes.

Etter en totalvurdering fant departementet at senkingen av promillegrensen burde evalueres før det ble tatt stilling til om lavpromille skulle innlemmes i prikkbelastningsordningen.

Trafikksikkerhetsmessig effekt av senking av promillegrensen er omtalt i Trafikksikkerhetshåndboken TØI:

”Senkning av eksisterende promillegrenser er gjennomført og evaluert i Australia og Sverige (Smith 1988; Brooks og Zaal 1993; Norström og Andersson 1996). Tiltaket har gitt en forholdsvis marginal, men statistisk signifikant reduksjon i ulykkene på 2,8%. Virkningene er noe forskjellig mellom ulykkesgruppene med en reduksjon i dødsulykker og personskadeulykker på henholdsvis 8 og 4%, og en økning i materiellskadeulykkene på 3%. Alle disse virkninger er statistisk signifikante. Det har vært innvendt at den reduksjon man har sett i Sverige ikke skyldes den endrede promillegrensen i seg selv, snarere at det har vært en økning i politiets promillekontroller. En nærmere analyse av de svenske dataene viser at antallet førere som ble kontrollert for promille ble fordoblet i forhold til før-nivået etter innføring av den nye promillegrensen (Glad og Vaa 1997).” (Vår understreking)

I TØI rapport 530/2001 Lavere promillegrense – mindre promillekjøring, ble virkningen av senkingen av promillegrensen fra 0,5 til 0,2 vurdert. I rapporten konkluderes det med at tiltaket ikke ga mindre promillekjøring verken over eller under 0,5. Den sosiale normen om at alkohol og bilkjøring ikke hører sammen, ble imidlertid forsterket. Sistnevnte var i samsvar med intensjonen bak lovendringen.

Som det fremgår av tabell 6.1 legges det fra TØI nå til grunn at lavpromillekjøringens bidrag til personskadeulykkene er på bare 0,1 prosent. Ut fra dette kan gruppen ikke se at det er dokumentert grunnlag for å ta slike forseelser inn i prikkbelastningsordningen.

Gruppen viser for øvrig til at ruspåvirket kjøring er en svært sammensatt problemstilling, og hvor innslaget av andre rusmidler enn alkohol og blandingsrus er betydelig. En arbeidsgruppe nedsatt av Samferdselsdepartementet har vurdert ulike nye tiltak mot ruspåvirket kjøring, herunder lov- og forskriftsfastsetting av faste grenser for påvirkning av andre stoffer enn alkohol. I dette arbeidet vurderes også hvorvidt kjøring med lavpromille, tilsvarende påvirkningsgrad forårsaket av andre stoffer, eller av en kombinasjon av alkohol og andre stoffer, bør medføre direkte tap av førerrett. Det er dermed påkrevet uansett å avvente utfallet av dette arbeidet.

Gruppen finner for øvrig ikke at det foreligger endringer i forhold til det beslutningsgrunnlaget som forelå i 2001 og kan dermed heller ikke se at kjøring med lavpromille fyller kriteriene for å innlemmes i prikkbelastningsordningen.

18. Manglende sikring av barn i bil

Sjåførens ansvar for at barn under 15 år bruker sikringsutstyr, fremgår av vegtrafikkloven § 23 a, jf. forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn § 3 annet ledd. Overtredelse sanksjoneres med gebyr, jf. forskrift 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen § 1 bokstav i. Gebyret er i dag 750 kroner men er foreslått økt til 1500 kroner.

Bruk av bilbelte reduserer sannsynligheten for å bli drept med 40-50 prosent for fører og forsetepassasjer og med om lag 25 prosent for baksetepassasjerer. Virkningen på alvorlige skader er tilnærmet like stor. (TØI Trafikksikkerhetshåndboken, kap. 4.12 Bilbelter i lette biler).

Bruksprosenten for bilbelter er høy i Norge. I følge tellinger utført av vegvesenet våren 2007 brukte 89,4 prosent av førerne i tettbygd strøk bilbelte. Utenfor tettbygd strøk ble belte brukt av 93,7 prosent av førerne, og på motorveg av 89, 2 prosent. Likevel er det slik at 47 prosent av de omkomne i bil i 2007 ikke brukte bilbelte ved trafikkuhellet. Dette tallet er relativt stabilt i de årene vegvesenets ulykkesanalysegrupper har undersøkelser fra, dvs. i perioden 2005-2008. Oppsummert kan det sies at de 10 prosentene som ikke bruker bilbelte, står for 50 prosent av de drepte i vegtrafikkulykkene.

Unnlatt bruk av personlig verneutstyr kvalifiserer i henhold til kriteriene som omtalt i proposisjonen, i hovedsak ikke for innlemmelse i prikkbelastningsordningen. Ordningen er som tidligere nevnt i utgangspunktet forbeholdt trafikkarfarlige overtredelser, dvs. der adferden er farlig for andre.

Gruppen har imidlertid funnet grunn til å behandle sikring av barn særskilt. Særlig i de yngre årsklassene er dette en trafikantgruppe som enten ikke kan eller ikke kan forventes å ta ansvaret for egen sikring generelt i trafikken. Under kjøring med motorvogn er derfor sikringsansvaret for passasjerer under 15 år, lagt på føreren. Å unnlate å ta dette ansvaret setter barna i fare, og kan dermed sies å fylle kriteriet ”trafikkfarlig adferd”.

Det vises til følgende vurderinger i Trafikksikkerhetshåndboken TØI kap. 4.13 Sikring av barn i bil:

”Virkningen av å sikre barn med barnestol, kombinert med bilbelte, er best undersøkt for barn i alderen 0-4 år. For barn i denne aldersgruppen reduserer riktig brukt barnestol sannsynligheten for personskade med ca 55% for forovervendte stoler og ca 70% for bakovervendte stoler. Sannsynligheten for å bli drept eller alvorlig skadd ved bruk av bakovervendte barnestoler reduseres derimot med rundt 90% for barn fra 0-4 år.

Sikring av barn i alderen 0-4 år med bilbelter alene reduserer sannsynligheten for personskade med ca 30%. Dette er noe mindre enn den skadereduksjon som oppnås ved også å bruke barnestol.

For eldre barn foreligger det ikke undersøkelser som skiller mellom forovervendte og bakovervendte barnestoler. For barn i alderen 5-9 år reduserer barnestoler sannsynligheten for personskade med vel 55%, bilbelter alene reduserer den med ca 25%. Barn som er eldre enn 10 år kan i de aller fleste tilfeller bruke bilens ordinære bilbelter, noe som reduserer sannsynligheten for personskade ved en ulykke med ca 45%.

For barn i alderen 1-7 år vil spesialtilpasset barnesikring redusere sannsynligheten for å bli drept eller alvorlig skadd med rundt 70% i forhold til om barnet kun sikres med bilbelte. Forskjellen mellom bruk av barnestoler og bruk av bilbelte er mindre når det gjelder de lettere personskadene. Hvis barnet er feilsikret i barnestolen reduseres barnestolens sikrende effekt i forhold til bruk av bilbelte.”

Som vist er trafikksikkerhetseffekten av sikring av barn betydelig i alle de aktuelle årsklassene. Risikobidraget til personskadeulykker ved unnlatt sikring av barn i bil er imidlertid beregnet til kun 0,2 prosent, jf. tabell 6.1.

Etter gruppens syn er unnlattelse av å ta det sikringsansvaret som er pålagt sjåføren, alvorligere enn både anslaget på risikobidrag og reaksjonsformen gebyr, kan tilsi. Trafikanten som utsettes for fare har ofte ikke innsikt i betydningen av å sikre seg selv, i de yngste årsklassene ikke mulighet til dette, og har ofte heller ikke valget på om de vil bli transportert. Tilsvarende problemstilling har gjort seg gjeldende for det danske prikkbelastningssystemet, og hvor det for denne særlige trafikantgruppen er funnet grunn til å avvike fra hovedprinsippene for deres prikkbelastningsordning:

(Fra: L 98 (som fremsat): Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Klippekortsystem og skærpede sanktioner ved hastighedsovertrædelser m.v.). 2003)

”Justitsministeriet finder derimod, at overtrædelse af førerens pligt efter § 80, stk. 4, til at påse, at passagerer under 15 år anvender sikkerhedsudstyr, bør omfattes af klippekortsystemet. Justitsministeriet er opmærksom på, at denne forseelse – i lighed med, hvad der er anført om selve pligten til at anvende sikkerhedssele i § 80, stk. 1 – ikke kan karakteriseres som værende trafikfarlig for andre trafikanter. Børn under 15 år kan imidlertid i mange tilfælde ikke antages at have forståelse for vigtigheden af at anvende sikkerhedsudstyr, og særligt små børn vil være helt afhængige af, at føreren sørger for deres fastspændelse under kørslen. At føreren i strid med § 80, stk. 4, ikke sørger for, at børn under 15 år er fastspændt under kørslen, kan derfor have afgørende betydning for disse passagerers sikkerhed. Føreren vil derfor ved manglende efterlevelse af sin pligt efter § 80, stk. 4, udsætte andre menneskers liv og førlighed for fare. Justitsministeriet finder derfor, at denne forseelse bør omfattes af klippekortsystemet.” (Vår understreking)

Etter en samlet vurdering har gruppen funnet å tilrå at overtredelsen innlemmes i prikkbelastningsordningen. Kriteriet for innlemmelse er imidlertid at forholdet kvalifiserer for straff, dvs. er avgjort ved rettskraftig dom, vedtatt forelegg eller vedtatt forenklet forelegg. Overtredelse sanksjoneres i dag som nevnt med gebyr. Gruppen tilrå derfor at det åpnes for å bruke forenklet forelegg som reaksjonsform ved slike overtredelser. Dette vil i utgangspunktet innebære at vegvesenet ved sine kontroller må anmelde slike forhold, mens de for øvrige brudd på sikringsplikten kan ilegge gebyr. Gruppen foreslår imidlertid at det i GP-4027 Instruks for politiets trafikktjeneste, inntas en mulighet for utferdigelse av forenklet forelegg i ettertid på grunnlag av rapport fra tjenestemenn i Statens vegvesen, jf. vegtrafikkloven § 31

b. Dette for å sikre likebehandling i kontrollsammenheng. Den økte ressursbruken som følger av dette må antas oppveid av muligheten for relativt raskt å kunne innføre prikkbelastning for unnlatt sikring av barn. I forbindelse med den foreslåtte overføringen av forholdet til forskrift om forenklet forelegg, tilrår gruppen også at satsen for overtredelse økes til kr. 3000,-.

Etter gruppens syn er det ikke grunn til å skille mellom de ulike formene for verneutstyr. Prikkbelastning bør ilegges også der unnlattelsen gjelder hjelm, jf. verneutstyrsforskriften § 2, og særlig barnesikringsutstyr.

Bruk av sikringsutstyr, herunder særlig bilbelte, er som vist over et av de mest effektive og viktigste trafikksikkerhetstiltakene. Det kan derfor etter gruppens syn være behov for å vurdere nærmere om det er grunn til formelt å gi adgang til særskilte avvik fra det lovfestede hovedprinsippet om at kun er straffbare handlinger som skal kunne registreres med prikk.

Dersom det av trafikksikkerhetsmessige hensyn skulle være ønskelig å inkludere alle overtredelser av påbudet om bruk av personlig verneutstyr i ordningen, ville dette per i dag kreve at forholdet kriminaliseres, dvs. at det gis adgang til å sanksjonere med forelegg/forenklet forelegg. Ved en slik løsning vil Statens vegvesen ved sine kontroller måtte anmelde overtredelser, da det bare er politiet som i dag har foreleggsmyndighet. Dette er etter gruppens syn ikke en aktuell løsning, da Statens vegvesen i dag utfører en stor del av bilbeltekontrollene. Et krav om anmeldelse generelt, og ikke bare der overtredelsen gjelder unnlatt sikring av barn, vil medføre en sterkt økt ressursbruk både i politiet og vegvesenet, som trolig ikke kan forsvares ut fra nytten av en slik endring. Problemstillingen er etter gruppens syn heller ikke av en karakter og et omfang som kan forsvare at det nå initieres en større og prinsipiell vurdering av myndighets- og kompetansefordelingen i dagens vegtrafikklov. Det vises til at prosesser vedrørende bruken av ulike reaksjonsformer, herunder ved vegtrafikkovertrædelse, allerede pågår i regi av Justisdepartementet som oppfølging av NOU 2003:15 Fra Bot til bedring.

Etter gruppens syn er alternativet å vurdere om det som nevnt over, i hjemmelsgrunnlaget i vegtrafikkloven § 33 skal gis adgang til i særlige tilfeller å avvike fra prinsippet om at det kun er straffbare handlinger som skal kunne registreres med prikk.

Gruppen tilrår at en slik vurdering gjøres i forbindelse med det lovarbeidet som foreslås under omtalen til mandatets pkt. 6 nedenfor.

19. Ulovlig forbikjøring for lastebil (skilt 335)

Forbudet følger av skilteforskriften § 8 som lyder:



335

335 Forbikjøringsforbud for lastebil

Forbudet gjelder lastebil med tillatt totalvekt over 3.500 kg som kjører forbi motorvogn som har flere enn to hjul.

Forbudet gjelder ikke forbikjøring som etter trafikkreglene lovlig kan skje til høyre. Forbudet gjelder fram til skilt 337 «Slutt på forbikjøringsforbud for lastebil », eller over en strekning som angitt med underskilt.

Overtredelse sanksjoneres med forenklet forelegg.

Overtredelsens bidrag til personskadeulykker er ukjent, jf. tabell 6.1.

Etter gruppens syn er det i hovedsak fremkommelighetshensyn som grunngir bruk av skiltet. Overtredelser kan dermed ikke sies å fylle kriteriene for innlemmelse i prikkbelastningsordningen.

20. Sikring av last for tunge kjøretøy

Førers plikt til å forvise seg om at kjøretøyet, både før og under bruk er forsvarlig og forskriftsmessig lastet, følger av vegtrafikkloven § 23, jf. forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 3-2 flg. Overtredelse sanksjoneres med forelegg.

Gruppen vil vise til at overtredelsens bidrag til personskadeulykker er ukjent og at håndhevingen fordrer skjønnsmessige vurderinger. Overtredelsen er derfor ikke egnet for innlemmelse i prikkbelastningsordningen.

6.3.4 Gruppens forslag til hvilke vegtrafikklovertredelser som bør inngå i en revidert prikkbelastningsordning

Tabellen under viser en samlet oversikt over hvilke forhold arbeidsgruppen mener bør inngå i et revidert prikkbelastningssystem.

Tabell 6.2 Oversikt over forhold som inngår i ordningen og forhold som foreslås tatt inn, og forslag til prikkbelastning av samtlige.

<i>Overtredelser som omfattes i dag og skal forbli i ordningen:</i>	<i>Antall prikker</i>	<i>Antall prikker for fører med prøveperiode</i>
<i>Fartsovertredelser</i>		
Fartsovertredelse 6 t.o.m. 10 km/t der fartsgrensen er 60 km/t eller lavere.	1	2
Fartsovertredelse 11 t.o.m. 20 km/t der fartsgrensen er 60 km/t eller lavere.	2	4
Fartsovertredelse 21 t.o.m. 25 km/t der fartsgrensen er 60 km/t eller lavere.	3	6
Fartsovertredelse 11 t.o.m. 15 km/t der fartsgrensen er 70 km/t eller høyere.	1	2
Fartsovertredelse 16 t.o.m. 30 km/t der fartsgrensen er 70 km/t eller høyere.	2	4
Fartsovertredelse 31 t.o.m. 35 km/t der fartsgrensen er 70 km/t eller høyere.	3	6
<i>Rødlyskjøring</i>		
Kjøring i strid med trafikklyssignal med fast eller blinkende lys med rød farge, jf. skilteforskriften §§ 23 og 24.	3	6

<i>Ulovlig forbikjøring</i>		
Ulovlig forbikjøring like foran eller i vegkryss, eller der sikten er hindret ved bakketopp, kurve eller på annen måte, jf. trafikkreglene § 12 nr. 5 første og annet ledd.	3	6
Ulovlig forbikjøring foran gangfelt, jf. trafikkreglene § 12 nr. 6.	3	6
Ulovlig forbikjøring i strid med skilt 334 "Forbikjøringsforbud".	3	6
<i>Brudd på vikeplikt</i>		
Overtredelse av vikeplikt etter skilt 202 "Vikeplikt" og 204 "Stopp".	3	6
Overtredelse av vikeplikt overfor trafikk fra høyre, jf. trafikkreglene § 7 nr. 2.	3	6
Overtredelse av vikeplikt overfor gående i gangfelt, jf. trafikkreglene § 9 nr. 2.	3	6
Overtredelse av vikeplikt ved utkjøring fra parkeringsplass, holdeplass, torg, eiendom, bensinstasjon, gågate, gatetun eller lignende område, jf. trafikkreglene § 7 nr. 4.	3	6
Overtredelse av vikeplikt overfor gående eller syklende der det skal kjøres inn ved svinging, jf. trafikkreglene § 7 nr. 3.	3	6
<i>Overtredelser som foreslås tatt inn i ordningen:</i>	<i>Antall prikker</i>	<i>Antall prikker for fører med prøveperiode</i>
For liten avstand til forankjørende, jf. trafikkreglene § 5 nr. 3.	3	6
Kjøring med motorvogn på eller over heltrukken gul sperrelinje og/eller sperreområde begrenset av heltrukne gule parallelle sperrelinjer, jf. skiltforskriftene § 22 og § 21 nr. 4.	3	6
Kjøring med trimmet motorsykkkel, herunder moped, jf. vegtrafikkloven § 13 femte ledd og § 23.	3	6
Unnlatt sikring av barn under 15 år, jf. vegtrafikkloven § 23 a og forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn § 3 annet ledd.	3	6

6.4 Mandatets punkt 4 - vurdere om det skal settes vilkår for å få føreretten tilbake etter tap som følge av prikkbelastning

Etter gruppens syn er effekten av prikkbelastningsordningen avhengig av at trafikantene oppfatter muligheten for å tape føreretten som reell. Å bli minnet om denne muligheten gjennom varselbrevet, har en særlig effekt. Dette viser både tidligere undersøkelser, jf. TØI rapport 446/1999, og den foretatte evalueringen av dagens norske system. Det må kunne påregnes at den foreslåtte gjennomgående skjerpingen av ordningen som gir en vesentlig økt fare for å tape føreretten, i seg selv vil påvirke trafikantene. Det må også kunne påregnes at vesentlig flere faktisk vil tape føreretten som følge av skjerpingen, under forutsetning av at også tiltakene omtalt under mandatets pkt. 5 og 6 gjennomføres.

Tap av førerett oppleves trolig av trafikantene som en særlig alvorlig reaksjon og vil i samsvar med intensjonen, bidra sterkt til endret kjøreadferd når føreretten gjenerverves. Gruppen er i tvil om det er behov for ytterligere tiltak utover den gjennomgående skjerpingen.

I Ot. prp. nr. 71 (2001-2002) ble trafikkurs omtalt som et mulig vilkår for å få føreretten tilbake etter tap som følge av prikkbelastning:

”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.”

Gruppen anser at trafikkurs vil være et ressurskrevende og utfordrende tiltak både for forvaltningen og trafikkskolenæringen. Det vil også være svært tyngende for de trafikanter som blir pålagt å gjennomføre et slikt kurs. Tiltaket vil kreve betydelige forberedelser og vil ikke kunne innføres på kort sikt. Gruppen vil derfor tilrå at det først søkes alternative løsninger.

Som nevnt tidligere, er førere med prøveperiode pålagt å avlegge ny førerprøve hvis føreretten tapes i prøveperioden som følge av brudd på trafikale adferdsregler. For øvrig gjelder et krav om ny prøve der føreren taper føreretten for seks måneder eller mer. Dette følger av bestemmelsene nedenfor i henholdsvis vegtrafikkloven, førerkortforskriften og tapsforskriften:

”§ 33. Tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn mv.

...

Kongen gir forskrift med nærmere regler om fastsetting av hvor lenge tap av førerett skal vare og om når det skal kreves ny førerprøve. ”

”§ 8-1. Generelt om krav om ny førerprøve

Når retten fastsetter tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn, kan det samtidig kreves ny førerprøve for gjennerverv av føreretten.

Bli en straffesak avgjort ved forelegg, og det samtidig fastsettes tap av førerett, kan krav om ny førerprøve for gjennerverv av føreretten ilegges i samme forelegg, jf. § 255 i lov av 22. mai 1981 nr. 25 om rettergangsmåten i straffesaker.”

”§ 8-2. Tap av førerrett for kortere periode enn 6 måneder

Med mindre særlige grunner foreligger i det enkelte tilfelle, skal det ikke kreves ny førerprøve som vilkår for gjennerverk av førerrett når tap av førerretten er fastsatt for 6 måneder eller kortere tidsrom. Dette gjelder likevel ikke dersom vedkommende ilegges straff for flere trafikkforseelser som enkeltvis ikke ville medført tap av førerrett samt i tilfelle som omhandlet i § 2-9, eller det var gitt førerrett på prøve, jf. § 8-4.”

Dersom det er ønskelig med tiltak utover den gjennomgående skjerpingen som følger av forslaget under mandatets punkt 1, vil gruppen tilrå at det for førere som taper førerretten etter prikkbelastning settes krav om avleggelse av ny teoretisk førerprøve for å få førerretten tilbake. Et slikt pålegg vil som nevnt over trolig oppfattes som svært tyngende av de ”erfarne” trafikanter det rammer.

Teoretisk prøve er langt mindre ressurskrevende for Statens vegvesen enn praktisk prøve og kan også tilbys uten ventetid på trafikkstasjonene (drop-in). Sett i forhold til ressursbruken ved praktisk prøve både for Statens vegvesen og kandidatene, er derfor krav om ny praktisk prøve ikke aktuelt. Gruppen har ikke grunnlag for å vurdere trafiksikkerhetseffekten av krav om ny teoretisk prøve, men vil på et generelt grunnlag anta at den pedagogiske effekten kan være god. Et eventuelt slikt krav bør etter gruppens syn nedfelles i ordlyden i lovhjemmelen for prikkbelastningsordningen.

Førere som har prøveperiode bør fortsatt, som i dag, pålegges å gjennomføre full (teoretisk og praktisk) ny prøve.

Gruppen kan ikke se at andre vilkår kan være aktuelle.

6.5 Mandatets punkt 5 - foreslå tiltak for bedre administrasjon av ordningen, herunder eventuelle endringer i

- a. rutiner for registrering av prikker og*
- b. oppfølging i form av beslag av førerkort og tap av førerrett*

Gruppen vil fremheve at forbedringsbehovet knyttet til begge punktene hovedsakelig kan henføres til manglende oppfyllelse av en økonomisk og driftsmessig forutsetning for ordningen, jf. omtale i kap. 8 i Ot. prp. nr. 71 (2001-2002):

”Departementet legger til grunn at prikkbelastningsregisteret skal være direkte tilgjengelig for kvalifisert personell fra både politiet og Statens vegvesen. Det vil være hensiktsmessig, ressursbesparende og nødvendig i forhold til effektiviteten av systemet at politiet selv kan foreta registreringer og hente ut opplysninger...

Et mobilt system slik at politiet får direkte tilgang til registeret fra politibilene, vil beløpe seg til om lag 100 000 kroner per bil. For å vinne erfaring med et slikt system med direkte tilgang til registeret fra politibilene, bør dette i første omgang installeres i anslagsvis 50 tjenestebiler på landsbasis, dvs. om lag i 25 prosent av Utrykningspolitiets biler. Investeringskostningene til dette vil beløpe seg til 5 mill. kroner. Utstyr som nevnt er en forutsetning for en effektiv prikkbelastningsordning, men er også svært hensiktsmessig i forhold til andre av politiets oppgaver. Det bør derfor være en målsetting at slikt utstyr

relativt raskt blir tilgjengelig i et flertall av politiets kjøretøy som brukes i trafikkteneste.”

Per i dag har kun et fåtall av politiets biler slikt utstyr. Informasjon om registrerte prikker skjer ellers på vegnettet ved bruk av mobiltelefon og politiets samband. Blant annet kapasitetsbegrensninger ved politiets operasjonssentraler har medført risiko for at polititjenestemannen på vegen ikke får nødvendig informasjon om tidligere prikkbelastninger. Forenklet forelegg vil da kunne bli utferdiget for forhold som medfører den åttende prikken. Tap av førerrett kan ikke fastsettes ved et forenklet forelegg. Som konsekvens av dette har altså mange førere i dag førerrett selv om de er registrert med åtte prikker eller flere, jf. statistikken vedlagt rapporten.

I et tilfelle som nevnt skal forholdet ikke avgjøres med forenklet forelegg. Det skal i stedet skrives anmeldelse for senere utstedelse av ordinært forelegg der tapsperioden som følge av prikkbelastningen er fastsatt.

Etter gruppens syn er det avgjørende for å kunne få en effektiv ordning i samsvar med intensjonen, at polititjenestemenn i sin operative tjeneste kan sikres direkte tilgang til prikkregisteret. Det vil ikke være aktuelt slik gruppen ser det nå å legge inn prikker i forbindelse med utekontroll. Derimot bør man ha mulighet for å lese prikkstatus og status for førerrett i forbindelse med slik kontroll.

Her vil man kunne velge en rekke forskjellige løsninger. Det vil være viktig at man kan gjøre oppslag ikke bare fra tjenestebil, men også fra motorsykkel og eventuelt også fra fotpatruljer. Det anbefales derfor en bærbar løsning som eventuelt kan festes i et kjøretøy. Dette kan i første omgang være mobiltelefon og på sikt, politiets nye digitale samband.

Estimerte kostnader i forbindelse med etablering av en slik løsning for mobiltelefon (mobil agent) vil være ca. 4 millioner kroner.

Det bør snarest utredes nærmere hvilke tekniske løsninger som kan sikre nødvendig tilgang til prikkregisteret. Gruppen vil sterkt fremheve behovet for at det raskt tas nødvendig initiativ for utredning og praktisk gjennomføring av denne opprinnelige forutsetningen for ordningen.

6.6 Mandatets punkt 6 - vurdere muligheten for etterfølgende tap av førerrett ved manglende beslag av førerkortet

Som vist til over, er forutsetningene for ordningen også endret ved at kompetansen til å vedta tap av førerrett ble flyttet fra politiet til domstolene. Dette forhindrer politiet fra å fatte vedtak om tap av førerrett etter at det straffbare forholdet er avgjort. De straffbare forholdene som inngår i ordningen avgjøres som nevnt ved vedtatt forenklet forelegg, eller vedtatt forelegg eller rettskraftig dom. I de tilfeller tap av førerrett ikke er medtatt i forelegget som vedtas eller i grunnlaget for domstolsbehandlingen, vil førerretten være i behold etter at forholdet er rettskraftig avgjort, og kan ikke nyttes som grunnlag for å effektivere tap av førerrett som følge av prikkbelastning. Politiet må da avvete neste vegtrafikkovertrødelse fra denne føreren, før det igjen er grunnlag for tap av førerrett.

Årsakene til at tap av førerrett som følge av tidligere prikkregistreringer av og til ikke tas med i grunnlaget for rettsforfølgningen, er både ovennevnte manglende direkte tilgang til registeret og etterslep i prikkregistrering både der fartsovertrødelse er registrert ved Automatisk

trafikkontroll og der forholdet er nektet vedtatt eller avgjørelsen anket av føreren. Etterslepet vil kunne resultere i at vedkommende fører kan begå en eller flere nye vegtrafikkovertrедelser som kvalifiserer for prikkbelastning i tiden mellom forrige overtrедelse og tidspunktet for registrering av prikker for dette. Samlet kan da forholdene innebære maksimal prikkbelastning og oppfylt grunnlag for tap av førerrett. Etterslepet kan gjøre at den tidligere overtrедelsen ennå ikke er ført i prikkregisteret og registeret synliggjør da ikke på tidspunktet for den siste overtrедelsen at det er grunnlag for å ta beslag i førerkortet.

Det er av vesentlig betydning for effekten av prikkbelastningsordningen at alle som pådrar seg åtte prikker eller flere i løpet av en tre års periode, faktisk taper førerretten. Som det fremgår foran er det i dag kun et fåtall av de som er registrert med åtte prikker eller flere, som faktisk har mistet førerretten.

Gruppens antar det ikke vil være aktuelt å reversere rettstilstanden generelt slik at politiet i ettertid kan treffe forvaltningsvedtak om tap av førerrett.

Formålet med den foretatte kompetanseoverføringen fra politiet til domstolene, å ivareta hensynet til EMKs forbud mot dobbeltstraff, vil imidlertid etter gruppens syn bli oppnådd i tilfeller der tap av førerrett er en lovpålagt følge av prikkbelastningsordningen. Hensynet til forutsigbarhet ivaretas gjennom informasjon om hver enkelte prikkbelastning og gjennom varselbrev til den enkelte fører som står i fare for å tape førerretten. Hensynet til sammenfall i tid mellom de reaksjoner som er en konsekvens av det straffbare forholdet, vil kunne ivaretas ved at politiet gis en frist til å gi pålegg om iverksettelse av tapsperioden ved innlevering av førerkortet. Eksempelvis ved at pålegg om iverksettelse av tap av førerretten ved innlevering av førerkortet må være sendt senest seks måneder etter at det straffbare forholdet ble avgjort, jf. tilsvarende frist i vegtrafikkloven § 33 nr. 4. Tapsperioden gjøres således gjeldende fra innlevering av førerkortet, eventuelt fra innlevering av tapsmelding.

En slik endring vil innebære at når vedkommende har pådratt seg åtte prikker i løpet av en tre års periode, er det i vegtrafikkloven bestemt at førerretten faktisk er tapt. Det skal derfor ikke treffes et eget vedtak om tap av førerretten, men kun et pålegg om innlevering av førerkortet. Slik innlevering vil da bli skjæringspunktet for når tapsperioden begynner.

Gruppen vil tilrå at det startes en vurdering av nødvendige lovendringer for å gi politiet kompetanse til å effektivere tap av førerrett der slik konsekvens skal følge av prikkbelastningsordningen. Slik lovpålagt følge av en handling benyttes også ved ileggelse av sperrefrist for kjøring uten førerrett eller med trimmet motorvogn. Sperrefristen er normalt på 6 måneder, men på ett år hvis det er voldt større skade ved kjøringen, jf. vegtrafikkloven § 24 a første ledd. Gruppen har følgende forslag til endringer i ordlyden i vegtrafikkloven § 33 nr. 2 (foreslåtte endringer i understreket kursiv) som et utgangspunkt for en etterfølgende lovendringsprosess:

"Kongen kan gi forskrift om at retten til å føre førerkortpliktig motorvogn har gått tapt for en bestemt tid av hensyn til trafikksikkerheten, dersom rettighetshaveren har fått nærmere angitte straffbare handlinger registrert et bestemt antatt ganger i løpet av en fastsatt tidsperiode. Det kan fastsettes ulik registrering av ulike straffbare handlinger, og avhengig av om vedkommende har førerrett med eller uten prøveperiode. Den som taper førerretten etter disse bestemmelser må avlegge ny teoretisk føreprøve før førerretten gjennerverves. Dersom vedkommende har førerrett på prøve skal ny full føreprøve avlegges.

Forskrift som nevnt i første ledd må gi nærmere bestemmelser om fra hvilket tidspunkt føreretten er tapt."

Forskrift om prikkbelastning § 4 kan justeres tilsvarende etter en lovendring som beskrevet over:

"§ 4 Tap av førerett

Den som registreres med åtte prikker eller mer i løpet av tre år har tapt føreretten for seks måneder. Blir vedkommende ilagt flere enn 8 prikker etter denne forskrift grunnet forhold som blir rettskraftig avgjort før iverksettelse av tapet av føreretten eller mens tapsperioden løper, forlenges tapsperioden med 3 måneder for til og med 12 prikker, og med 5 måneder for til og med 15 prikker.

Tapsperioden regnes fra innlevering av førerkortet. Dersom førerkortet ikke er beslaglagt eller innlevert i tilknytning til at det forhold som medførte registrering av tilsammen 8 prikker eller mer ble rettskraftig avgjort, må politiet innen 6 måneder etter dette tidspunkt ha gitt pålegg om innlevering av førerkortet. Dersom tapsperioden forlenges etter bestemmelsene i første ledd annet punktum, må politiet på tilsvarende måte gi underretning om forlengelsen av tapsperioden før den opprinnelige tapsperioden er utløpt.

Treårsperioden regnes for hver enkelt overtredelse. Beregning av perioden skjer fra tidspunktet da den tidligere overtredelse var rettskraftig avgjort til gjerningstidspunktet for siste overtredelse det blir ilagt straff for.

Når føreren får tilbake føreretten etter at denne har vært tapt, skal prikkene som lå til grunn for eller ble tatt i betraktning ved rettighetstapet, slettes i registeret."

Eventuelle bestemmelser om tillegg i tapsperioden ved ileggelse av flere enn 8 prikker, vil være en videreføring av tilsvarende bestemmelse i tapsforskriften § 2-9 annet ledd.

Gruppen vil fremheve at tiltaket som nevnt over ikke kan erstatte oppfyllelse av de forutsetninger som er gitt i Ot.prp. nr. 71 (2001-2002), jf. tilrådingen til mandatets punkt 5 over, men bør komme i tillegg til dette.

7. Videre prosess

Det bør gjennomføres en bred offentlig høring av gruppens rapport og forslag til forskriftsendringer.

Gruppen tilrår at det parallelt startes et arbeid for å gjennomføre tiltaket som omtalt under mandatets punkt 5 – om å sikre den opprinnelige forutsetningen om direkte tilgang til prikkregisteret for politiets tjenestemenn.

Det tilrås videre at det relativt raskt startes et lovarbeid med formål å fremme forslag om endring av vegtrafikkloven slik at tap av føreretten i medhold av prikkforskriften blir en automatisk følge av et visst antall aktive prikker.

8. Forslag til forskriftsendringer

8.1 *Forslag til endringer i forskrift 19. september 2003 nr. 1164 om prikkbelastning* (endringsforslagene fremgår med uthevet kursivert skrift)

§ 1. Virkeområde

Forskriften gir nærmere regler for når tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn skal fastsettes som følge av en straffbar handling som nevnt i § 2 og rettighetshaveren har fått nærmere angitte straffbare handlinger registrert et bestemt antall ganger i løpet av en bestemt tidsperiode, jf. § 4.

Forskriften gjelder for person som er fast bosatt i Norge og som fører motorvogn hvor vedkommende må ha førerkort.

§ 2. Grunnlaget for prikkbelastning

Følgende forhold som er avgjort ved rettskraftig dom, vedtatt forelegg eller vedtatt forenklet forelegg, og som ikke har medført tap av føreretten, fører til registrering av prikk, jf. § 3:

1. Overtredelse av fartsreglene når fartsgrensen på stedet er 60 km/t eller lavere og fartsoverskridelsen er på mer enn 5 km/t, jf. vegtrafikkloven § 5 og § 6, trafikkskilt 362 og 366.
2. Overtredelse av fartsreglene når fartsgrensen på stedet er 70 km/t eller høyere og fartsoverskridelsen er på mer enn 10 km/t, jf. vegtrafikkloven § 5 og § 6 og trafikkskilt 362 og 366.
3. Kjøring i strid med trafikklyssignal med fast eller blinkende lys med rød farge, jf. skiltforskriftene § 23 og § 24.
4. Ulovlig forbikjøring
 - a) like foran eller i vegkryss, eller der sikten er hindret ved bakketopp, kurve eller på annen måte, jf. trafikkreglene § 12 nr. 5 første og annet ledd
 - b) foran gangfelt, jf. trafikkreglene § 12 nr. 6
 - c) i strid med trafikkskilt 334 « Forbikjøringsforbud »
5. Overtredelse av vikepliktsregler
 - a) etter trafikkskilt 202 « Vikeplikt » og 204 « Stopp »
 - b) overfor trafikk fra høyre, jf. trafikkreglene § 7 nr. 2
 - c) overfor gående i gangfelt, jf. trafikkreglene § 9 nr. 2
 - d) ved utkjøring fra parkeringsplass, holdeplass, torg, eiendom, bensinstasjon, gågate, gatetun eller lignende område, jf. trafikkreglene § 7 nr. 4
 - e) overfor gående eller syklende der det skal kjøres inn ved svinging, jf. trafikkreglene § 7 nr. 3.

6. Kjøring med motorvogn på eller over heltrukken gul sperrelinje og/eller i sperreområde begrenset av heltrukne gule parallelle linjer, jf. skiltforskriftene § 22, jf. § 21 nr. 4.

7. Kjøring med for liten avstand til forankjørende, jf. trafikkreglene § 5 nr. 3.

8. Kjøring med trimmet motorsykel, herunder moped, jf. vegtrafikkloven § 13 femte ledd og § 23.

9. Unnlatt sikring av barn under 15 år, jf. vegtrafikkloven § 23 a og § 3 annet ledd i forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn.

§ 3. Registrering m.m.

Domfellelse eller bøtelegging for forhold som nevnt i § 2 registreres på vedkommende i et sentralt register.

Overtredelse skal registreres med **tre** prikker.

Overtredelse som nevnt i § 2 nr. 1 skal likevel registreres med **én prikk dersom fartsoverskridelsen ikke er over 10 km/t. To prikker** dersom fartsoverskridelsen er **fra 11 km/t til 20 km/t, og med tre prikker dersom fartsoverskridelsen er fra 21 km/t til og med 25 km/t.**

Overtredelse som nevnt i § 2 nr. 2 skal likevel registreres med én prikk dersom fartsoverskridelsen ikke er over **15 km/t. To prikker** dersom fartsoverskridelsen er **fra 16 km/t til 25 km/t, og med tre prikker dersom fartsoverskridelsen er fra 26 km/t til 35 km/t.**

Fører med prøveperiode skal registreres med dobbelt antall prikker for hver overtrødelse.

En handling som innebærer flere overtrødelsler, skal registreres med det antall prikker som følger av annet **til femte** ledd, jf. § 2.

Den som blir registrert med minst **fire** prikker, skal varsles skriftlig snarest mulig om prikkbelastningen og om mulige konsekvenser av ytterligere prikkbelastninger.

Den enkelte registrering av prikk er ikke gjenstand for klage.

§ 4. Tap av førerett

Den som registreres med åtte prikker eller mer i løpet av tre år skal tape føreretten for seks måneder. Treårsperioden regnes for hver enkelt overtrødelse. Beregning av perioden skjer fra tidspunktet da den tidligere overtrødelse var rettskraftig avgjort til gjerningstidspunktet for siste overtrødelse det blir ilagt straff for.

Når føreren får tilbake føreretten etter at denne har vært tapt, skal prikkene som lå til grunn for eller ble tatt i betraktning ved rettighetstapet, slettes i registeret.

§ 5. Forholdet til tap av førerett etter vegtrafikkloven § 33 nr. 1

Gir overtrødelsen i seg selv grunnlag for tap av førerett etter vegtrafikkloven § 33 nr. 1, skal tidligere registreringer etter § 3 være med i vurderingen ved fastsetting av rettighetstapets lengde.

§ 6. Avgjørelse om tap av førerett etter § 4

Tap av førerett fastsettes av domstol, eller gjennom vedtakelse av forelegg, som ledd i behandlingen av straffesaken som er grunnlag for den avgjørende prikkbelastningen.

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.

§ 7. Ikrafttrødelse

...

8.2 Forslag til endringer i forskrift 29. juni 1990 nr. 492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker

§ 1

nr. 2 Kjøring med motorvogn

- a) i strid med trafikklyssignal med fast eller blinkende lys med rød farge, unntatt lys med rød farge på tolyssignal brukt ved bomstasjon, kai eller annet område, jf. skiltforskriften § 23 og § 24.
- b) *med for kort avstand til forankjørende, jf. trafikkreglene § 5 nr 3.*
 - *Kjøretøy med totalvekt ikke over 3500 kg, tidsavstand 1,0 - 0,51 sek*
 - *Kjøretøy med totalvekt over 3500 kg, tidsavstand 1,5 – 1,1 sek.*

nr. 4. Kjøring med motorvogn

- a) på eller over **gul** sperrelinje og/eller i sperreområde begrenset av **heltrukne gule parallelle linjer**, skiltforskriftene § 22 og § 21 nr. 4

- d) *på eller over hvit sperrelinje og/eller i sperreområde begrenset av heltrukken hvit linje, skiltforskriftene § 22 og § 21 nr. 4*

kr. 3200,-

(Litra d foreslås som nytt punkt som ikke prikkbelastes)

Ny nr. 13: Unnlatt sikring av barn under 15 år, jf. vegtrafikkloven § 23 a og § 3 annet ledd i forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn.

kr. 3000,-

8.3 Forslag til endringer i forskrift 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen

§ 1:

Bokstav i) oppheves. (~~Ikke etterkommet førers ansvar for overfor en eller flere passasjerer under 15 år som ikke bruker påbudt verneutstyr (hjelme, bilbelte, barnesikringsutstyr).~~)

§ 2:

Bokstav i) fjernes i første setning. (Gebyret er kr ... for alle overtredelser med unntak av § 1 f **og h og i** hvor gebyret er ...)

Andre setning i andre ledd oppheves. (~~Det samme gjelder ved kjøring med en eller flere usikrete passasjerer under 15 år, jf. § 1 i).~~)

§ 4:

Siste setning oppheves. (~~Overtredelse av § 1 bokstavene h) og i) kan ikke straffes.~~)

8.4 Forslag til endringer i forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn

§ 3 skal lyde:

§ 3 *Hvem som skal ilegges **reaksjon** ~~gebyr~~ etter disse forskrifter*

Den som har fylt 15 år og som unnlater å bruke verneutstyr som er påbudt etter § 1 eller § 2, kan ilegges gebyr.

Fører av motorvogn er ansvarlig for at passasjerer under 15 år bruker **påbudt** slikt verneutstyr, og kan **bøtelegges ved forenklet forelegg** ~~ilegges gebyr~~ når slike passasjerer er usikret.

9. Vedlegg

A. Forskrift om prikkbelastning

Fastsatt ved kgl.res. 19. september 2003 med hjemmel i vegtrafikklov av 18. juni 1965 nr. 4 § 33 nr. 1. Fremmet av Samferdselsdepartementet.

§ 1. Virkeområde

Forskriften gir nærmere regler for når tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn skal fastsettes som følge av en straffbar handling som nevnt i § 2 og rettighetshaveren har fått nærmere angitte straffbare handlinger registrert et bestemt antall ganger i løpet av en bestemt tidsperiode, jf. § 4.

Forskriften gjelder for person som er fast bosatt i Norge og som fører motorvogn hvor vedkommende må ha førerkort.

§ 2. Grunnlaget for prikkbelastning

Følgende forhold som er avgjort ved rettskraftig dom, vedtatt forelegg eller vedtatt forenklet forelegg, og som ikke har medført tap av føreretten, fører til registrering av prikk, jf. § 3:

1. Overtredelse av fartsreglene når fartsgrensen på stedet er 60 km/t eller lavere og fartsoverskridelsen er på mer enn 10 km/t, jf. vegtrafikkloven § 5 og § 6, trafikkskilt 362 og 366.
2. Overtredelse av fartsreglene når fartsgrensen på stedet er 70 km/t eller høyere og fartsoverskridelsen er på mer enn 15 km/t, jf. vegtrafikkloven § 5 og § 6 og trafikkskilt 362 og 366.
3. Kjøring i strid med trafikkskilt med fast eller blinkende lys med rød farge, jf. skiltforskriftene § 23 og § 24.
4. Ulovlig forbikjøring
 - a) like foran eller i vegkryss, eller der sikten er hindret ved bakketopp, kurve eller på annen måte, jf. trafikkreglene § 12 nr. 5 første og annet ledd
 - b) foran gangfelt, jf. trafikkreglene § 12 nr. 6
 - c) i strid med trafikkskilt 334 « Forbikjøringsforbud ».
5. Overtredelse av vikepliktsregler
 - a) etter trafikkskilt 202 « Vikeplikt » og 204 « Stopp »
 - b) overfor trafikk fra høyre, jf. trafikkreglene § 7 nr. 2
 - c) overfor gående i gangfelt, jf. trafikkreglene § 9 nr. 2
 - d) ved utkjøring fra parkeringsplass, holdeplass, torg, eiendom, bensinstasjon, gågate, gatetun eller lignende område, jf. trafikkreglene § 7 nr. 4
 - e) overfor gående eller syklende der det skal kjøres inn ved svinging, jf. trafikkreglene § 7 nr. 3.

§ 3. Registrering m.m.

Domfellelse eller bøtelegging for forhold som nevnt i § 2 registreres på vedkommende i et sentralt register.

Hver overtredelse skal registreres med to prikker. Overtredelser som nevnt i § 2 nr. 1 og 2 skal likevel registreres med én prikk dersom fartsoverskridelsen ikke er over 15 km/t når

fartsgrensen på stedet er 60 km/t eller lavere, eller fartsoverskridelsen ikke er over 20 km/t når fartsgrensen på stedet er 70 km/t eller høyere.

En handling som innebærer flere overtredelser, skal registreres med det antall prikker som følger av annet ledd, jf. § 2.

Den som blir registrert med minst seks prikker, skal varsles skriftlig snarest mulig om prikkbelastningen og om mulige konsekvenser av ytterligere prikkbelastninger.

Den enkelte registrering av prikk er ikke gjenstand for klage.

§ 4. Tap av førerett

Den som registreres med åtte prikker eller mer i løpet av tre år skal tape føreretten for seks måneder. Treårsperioden regnes for hver enkelt overtredelse. Beregning av perioden skjer fra tidspunktet da den tidligere overtredelse var rettskraftig avgjort til gjerningstidspunktet for siste overtredelse det blir ilagt straff for.

Når føreren får tilbake føreretten etter at denne har vært tapt, skal prikkene som lå til grunn for eller ble tatt i betraktning ved rettighetstapet, slettes i registeret.

§ 5. Forholdet til tap av førerett etter vegtrafikkloven § 33 nr. 1

Gir overtredelsen i seg selv grunnlag for tap av førerett etter vegtrafikkloven § 33 nr. 1, skal tidligere registreringer etter § 3 være med i vurderingen ved fastsetting av rettighetstapets lengde.

§ 6. Avgjørelse om tap av førerett etter § 4

Tap av førerett fastsettes av domstol, eller gjennom vedtakelse av forelegg, som ledd i behandlingen av straffesaken som er grunnlag for den avgjørende prikkbelastningen.

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.

§ 7. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. januar 2004 og gjelder overtredelser begått etter denne dato.

B. Betydning av visse trafikkforseelser for ulykkene, Arbeidsdokument

Arbeidsdokument av 25. november 2008 (revidert 18.02.2009)
O-1402 Småoppdrag SM
Rune Elvik

SM/2006/2008
IKKE OFFENTLIG

Betydningen av visse trafikkforseelser for ulykkene En oversikt basert på foreliggende kunnskap

Bakgrunn og problemstilling.....	52
Hva menes med ”betydning for ulykkene”?	52
Hvilke ulykker tas i betraktning?	53
Overtredelser av fartsgrensene	53
Kjøring mot rødt lys.....	54
Ulovlig forbikjøring.....	54
Vikeplikt for gående i gangfelt.....	54
Vikeplikt i kryss, avkjørsler og ved avsvinging.....	54
For liten avstand til forankjørende.....	55
Unnlatelse av å gi tegn	55
Bruk av mobiltelefon under kjøring.....	55
Kjøring på eller over sperrelinje eller sperreområde	56
Trimming av moped.....	56
Utilstrekkelig sikt (nedisede vinduer).....	56
Kjøring med lavpromille	56
Manglende sikring av barn i bil	57
Ulovlig forbikjøring for lastebil (skilt 335)	57
Sikring av last for tunge kjøretøy	57
Oppsummering av beregnede risikobidrag	57
Referanser	59

*Dette materialet er ikke offentliggjort. Det kan brukes kun i den saklige sammenheng det er gitt. Det skal ikke tas noen form for kopier til annen bruk eller spredning.
Unntak må klareres med TØI.*

Bakgrunn og problemstilling

Det vurderes å gjøre endringer i prikkbelastningsordningen for førerkort. I den forbindelse ønsker Statens vegvesen, Vegdirektoratet en gjennomgang og oppsummering av foreliggende kunnskap om hvilken betydning følgende trafikkforseelser har for ulykkene:

- Overtredelser av fartsgrensene
- Kjøring mot rødt lys
- Ulovlig forbikjøring foran vegkryss eller bakketopp
- Ulovlig forbikjøring foran gangfelt
- Ulovlig forbikjøring på strekning skiltet med forbikjøringsforbud
- Manglende overholdelse av skiltet vikeplikt
- Manglende overholdelse av vikeplikt for trafikk fra høyre
- Manglende overholdelse av vikeplikt for gående i gangfelt
- Manglende overholdelse av vikeplikt ved utkjøring fra avkjørsel eller parkeringsplass
- Manglende overholdelse av vikeplikt for gående eller syklende ved avsvinging
- For liten avstand til forankjørende
- Unnlatelse av å gi påbudt tegn (blinklys)
- Bruk av mobiltelefon under kjøring
- Kjøring på eller over sperrelinje eller sperreområde
- Trimming av moped
- Utilstrekkelig sikt (nedisede vinduer)
- Kjøring med lavpromille
- Manglende sikring av barn i bil
- Ulovlig forbikjøring for lastebil (skilt 335)
- Sikring av last for tunge kjøretøy

Prikker gis i dag for de øverste ti forseelser på denne listen (til og med manglende overholdelse av vikeplikt for gående eller syklende ved avsving). Det vurderes å innføre prikkbelastning for de nederste ti forseelser på listen (fra og med for liten avstand til forankjørende).

Oppdragets ramme tillater ikke innhenting av nye data. Gjennomgangen bygger derfor på lett tilgjengelig, foreliggende kunnskap. Det understrekes at denne til dels er av eldre dato og i en del tilfeller kun skriver seg fra en eneste undersøkelse. Det har dessverre ikke lyktes å skaffe kunnskap som kan si noe om bidraget til ulykkene for alle trafikkforseelser på listen over.

Hva menes med "betydning for ulykkene"?

I oppdragsbeskrivelsen er formuleringen "sammenheng mellom overtredelser og ulykker" benyttet. I innledningsavsnittet over, er formuleringen "betydningen for ulykkene" benyttet. Hvordan skal disse uttrykkene oppfattes?

Oppdraget er tolket slik at det man ønsker, er en tallfesting av risikobidraget som kan tilskrives de enkelte forseelser. Den risiko som kan tilskrives en bestemt risikofaktor, i dette tilfellet en bestemt trafikkforseelse, kan tallfestes i form av det som i epidemiologi kalles ”tilskrivbar risiko” (engelsk: attributable risk). Et bedre ord er risikobidraget fra en bestemt risikofaktor. Risikobidraget beregnes slik:

$$\text{Risikobidrag} = \frac{\text{Andel av eksponering} \cdot (\text{Relativ risiko} - 1)}{(\text{Andel av eksponering} \cdot (\text{Relativ risiko} - 1)) + 1}$$

Andelen av eksponeringen angis som et tall mellom 0 og 1. La oss for eksempel anta at 10 % av trafikken er eksponert for en risikofaktor som øker risikoen til det tredobbelte.

Risikobidraget fra denne faktoren er:

$$\text{Risikobidrag} = \frac{0,1 \cdot (3 - 1)}{(0,1 \cdot (3 - 1)) + 1} = 0,167$$

Dette tallet kan tolkes som den nedgang i antall ulykker man kan oppnå dersom risikobidraget fjernes. Det vil si den ulykkesnedgang man kan oppnå ved å fjerne risikofaktoren. Eksponeringen forutsettes å være uendret, men økningen i risiko forsvinner. Eller overført til trafikkforseelser: Trafikkforseelsene erstattes av lovlig atferd, men antallet kjørte kilometer blir som før. I dette dokumentet er risikobidraget knyttet til trafikkforseelsene på listen foran beregnet der det er mulig.

Hvilke ulykker tas i betraktning?

Trafikkforseelser kan påvirke risikoen både for dødsulykker, personskadeulykker og ulykker med kun materiell skade. I pakt med Nullvisjonen er dødsulykker og ulykker med meget alvorlig eller alvorlig personskade av størst interesse. Det varierer imidlertid en god del hvor gode kunnskaper som finnes om risikobidraget knyttet til de ulike trafikkforseelsene.

Kunnskapene er best når det gjelder bidrag til personskadeulykker. I dette dokumentet er det følgelig bidraget til personskadeulykkene som er forsøkt tallfestet. Der hvor det også foreligger kunnskap om bidraget til dødsulykker og materiellskadeulykker, er dette kommentert.

Et kjennetegn ved flere trafikkforseelser – særlig fartsovertredelser, promillekjøring og manglende bruk av bilbelter – er at de gir størst bidrag til risikoen for dødsulykker, et mindre bidrag til risikoen for personskadeulykker og et enda mindre bidrag til risikoen for materiellskadeulykker. Det er rimelig å anta at et slikt mønster gjelder mange trafikkforseelser, selv om det ikke finnes god dokumentasjon av dette for alle forseelser. Alvorlighetsgraden ved de ulykker som kan knyttes til forseelser som i dag prikkbelastes eller som vurderes å bli en del av prikkbelastningsordningen kommenteres.

Overtredelser av fartsgrensene

På grunnlag av fartsdata fra Statens vegvesen, som viser gjennomsnittsfart, spredning i fart og andel overtredelser for ulike fartsgrensar, har Elvik (2008) ved hjelp av Potensmodellen (Elvik, Christensen og Amundsen 2004) beregnet risikobidraget fra fartsovertredelser til:

0,239 for drepte

0,173 for hardt skadde

0,093 for lettere skadde

For alle skadde eller drepte, kan det beregnes at antallet ville bli redusert med 10,3 prosent (tilsvarende et risikobidrag på 0,103) dersom fartsgrensene ble overholdt. Dette tilsvarer en nedgang i antall personskadeulykker på ca 7,5 prosent.

Kjøring mot rødt lys

En eldre gjennomgang kom til at det årlig inntreffer ca 550 personskadeulykker i signalregulerte kryss (Dimmen 1992). Det er anslått at 30 % av disse skjer når minst en av de innblandede parter har gått eller kjørt mot rødt lys. Dersom rødlyskjøring ikke forekom, antas det at disse ulykkene kunne unngås. Dette utgjør 160 unngåtte ulykker pr år. Det tilsvarer ca 1,9 % av alle politirapporterte personskadeulykker, regnet som årlig gjennomsnitt for 1994 og 1995.

Det foreligger ikke opplysninger om alvorlighetsgraden ved ulykker som skyldes kjøring mot rødt lys. Generelt har ulykker i kryss lavere alvorlighetsgrad enn andre trafikkulykker med personskade. Det er rimelig å anta at ulykker ved rødlyskjøring kan være mer alvorlige enn andre ulykker i kryss, men likevel ikke mer alvorlige enn personskadeulykker i sin alminnelighet.

Ulovlig forbikjøring

Det er ikke kjent hvor mange ulykker som skjer ved overtredelse av bestemmelsene om forbikjøring. I den offisielle ulykkesstatistikken er ”møting ved forbikjøring” definert som en egen ulykkestype. Ulykker knyttet til møting ved forbikjøring utgjorde i 1998 0,7 % av personskadeulykkene. I 1999 utgjorde slike ulykker 0,8 % av personskadeulykkene. Møting ved forbikjøring utgjorde de samme to år henholdsvis 2,2 % og 1,8 % av dødsulykkene. Ulykker under møting ved forbikjøring er følgelig mer alvorlige enn andre personskadeulykker.

Ulykkesstatistikken opplyser ikke om ulykkene skjedde der hvor forbikjøring var forbudt eller der hvor det var tillatt. Det foreligger heller ikke opplysninger om hyppigheten av brudd på forbikjøringsforbud.

Hvis man skjønnsmessig antar at om lag halvparten av ulykkene kan knyttes til brudd på forbikjøringsforbud, vil dette representere ca 0,35 % av personskadeulykkene og ca 1 % av dødsulykkene.

Vikeplikt for gående i gangfelt

Årlig blir ca 220 fotgjengere påkjørt i gangfelt (Sakshaug 1997). Disse ulykkene kunne unngås ved 100 % respekt for vikeplikten for gående ved gangfelt. Dette utgjør ca 2,5 % av årlig antall politirapporterte personskadeulykker. Regnet i prosent av drepte, kan det anslås at 2,8 % av ulykkene kan unngås (fotgjengerulykker har en noe høyere andel drepte enn andre personskadeulykker).

Fotgjengerulykker har en høyere alvorlighetsgrad enn andre personskadeulykker.

Vikeplikt i kryss, avkjørsler og ved avsvinging

Det foreligger ikke opplysninger i den offisielle ulykkesstatistikken om overholdelsen av vikeplikt ved ulykker i kryss. I byer og tettsteder finnes en blanding av hørereregulerte, signalregulerte og vikepliktregulerte kryss. I spredtbygd strøk er de aller fleste kryss vikepliktregulerte. Som et anslag på potensialet for å bedre trafiksikkerheten ved 100 % respekt for vikeplikten i kryss, er antallet ulykker mellom kjøretøy med kryssende kjøreretning i kryss i spredtbygd strøk benyttet. Det var i 1988 (som er siste år disse opplysningene ble publisert) 312 personskadeulykker mellom kjøretøy med kryssende

kjøreretning i spredtbygd strøk. Dette tilsvarte 3,8 % av alle politirapporterte personskadeulykker samme år.

Som nevnt over er ulykker i kryss generelt mindre alvorlige enn andre trafikkulykker med personskade.

For liten avstand til forankjørende

Evans og Wasielewski (1982) undersøkte om bilførere som holder kort tidsluke til bilen foran har høyere ulykkesrisiko enn bilførere som holder en lengre tidsluke. De fant en slik sammenheng, men den var ikke spesielt sterk. Hvis man skiller mellom tidsluker på 1 sekund eller mer og tidsluker på mindre enn 1 sekund, hadde bilførere med korte tidsluker 1,237 ganger høyere risiko enn bilførere med lange tidsluker. Risikotallet gjaldt risikoen for alle ulykker. Man må anta at økningen i risiko for ulykker ved påkjøring bakfra er større enn økningen i risiko for ulykker generelt. Ulykkesens alvorlighetsgrad er ikke oppgitt, men høyst sannsynlig inneholder ulykkesregisteret en blanding av personskadeulykker og materiellskadeulykker (Dette er vanlig for offisielle ulykkesregistre i delstater i USA; studien ble gjort i Michigan). I mangel av andre opplysninger, vil det her bli antatt at risikoøkningen gjelder personskadeulykker.

Ifølge en norsk studie (Fosser, Christensen og Ragnøy 1992) holder ca 5 % av bilistene en tidsluke på mindre enn 1 sekund til bilen foran. Risikobidraget fra kort avstand til forankjørende kan dermed beregnes til:

$$\text{Risikobidrag fra kort avstand til forankjørende} = \frac{0,05 \cdot (1,237 - 1)}{(0,05 \cdot (1,237 - 1)) + 1} = 0,0117$$

Det vil si at nær 1,2 % av ulykkene kan unngås dersom ingen holder for kort avstand til forankjørende. Tallet gjelder alle ulykker, ikke bare påkjøring-bakfra ulykker. Påkjøring-bakfra ulykker er mindre alvorlige enn andre trafikkulykker med personskade.

Unnlatelse av å gi tegn

Det er ikke funnet undersøkelser som viser hvilken betydning unnlatelse av å gi tegn har for ulykkene. Det foreligger etter det vi kjenner til heller ikke systematiske atferdsregistreringer i Norge som viser hvor utbredt unnlatelse av å gi påbudt tegn er. Det er følgelig ikke mulig å tallfeste risikobidraget fra denne forseelsen.

Bruk av mobiltelefon under kjøring

En fersk norsk undersøkelse (Backer-Grøndahl og Sagberg 2008) viser at risikoen øker med en faktor på 1,83 når mobiltelefon brukes under kjøring. Denne økningen i risiko er statistisk signifikant og omfatter både håndfri mobiltelefon (som er tillatt) og håndholdt mobiltelefon (som er forbudt). Hvis man kun ser på håndholdt mobiltelefon, økte risikoen med en faktor på 2,17, som også var statistisk signifikant. Undersøkelsen brukte et indirekte mål på eksponering (indusert eksponering). Eksponeringsmålet som ble benyttet, tyder på at 0,2 % av trafikken utføres med håndholdt mobiltelefon. Risikobidraget fra bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring blir følgelig:

$$\text{Risikobidrag fra bruk av mobiltelefon} = \frac{0,002 \cdot (2,17 - 1)}{(0,002 \cdot (2,17 - 1)) + 1} = 0,0023$$

Dette innebærer at ulovlig bruk av mobiltelefon bidrar til 0,2 % av ulykkene. I undersøkelsen er forsikringsmeldte ulykker benyttet. De aller fleste av disse er materiellskadeulykker. I mangel av andre data og undersøkelser vil det bli antatt at bidraget til personskadeulykkene er like stort som til materiellskadeulykkene. Dette er trolig en forsiktig antakelse.

Det finnes visse indikasjoner på at ulykker som skjer under bruk av mobiltelefon kan være mer alvorlige enn andre trafikkulykker, men norske erfaringer gjør det ikke mulig å si mer konkret hvor mye mer alvorlige ulykker knyttet til bruk av mobiltelefon er enn andre ulykker.

Kjøring på eller over sperrelinje eller sperreområde

Det er ikke funnet undersøkelser som viser hvilken økning i risiko som er forbundet med å kjøre på eller over sperrelinjer eller sperreområder. Det er heller ikke funnet undersøkelser som viser hvor hyppig denne forseelsen forekommer. Beregning av dens risikobidrag er derfor ikke mulig.

Trimming av moped

En norsk undersøkelse viser at trimming av moped øker ulykkesrisikoen (Fosser og Christensen 1992). Hvis ulykkesrisikoen med en moped som ikke er trimmet settes lik 1,00, var risikoen for personskadeulykker 1,48 med trimmet moped; risikoen for materiellskadeulykker var 1,18. Økningen i risiko var statistisk signifikant både for personskadeulykker og materiellskadeulykker. Litt over 50 % av mopedene var trimmet. Risikobidraget til personskadeulykker ved trimming av moped kan følgelig beregnes til:

$$\text{Risikobidrag ved trimming av moped} = \frac{0,508 \cdot (1,48 - 1)}{(0,508 \cdot (1,48 - 1)) + 1} = 0,196$$

Dette tallet viser risikobidraget til personskadeulykker der moped er innblandet. I perioden 1998-2005, var moped innblandet i 3,5 % av personskadeulykkene. Risikobidraget fra trimming av moped til alle personskadeulykker blir følgelig:

$$0,035 \cdot 0,196 = 0,007$$

Det vil si at ca 0,7 % av personskadeulykkene kan tilskrives trimming av moped. Ulykker der moped er innblandet er ikke mer alvorlige enn andre trafikkulykker med personskade.

Utilstrekkelig sikt (nedisede vinduer)

Det er ikke funnet undersøkelser som viser hvor mange ulykker som har sammenheng med sikten var utilstrekkelig fordi bilvinduene ikke var skrapet rene for is eller snø. Det foreligger heller ikke opplysninger om hvor stor andel av trafikkarbeidet som utføres med utilstrekkelig sikt på grunn av is eller snø. Risikobidraget fra denne forseelsen kan derfor ikke tallfestes.

Kjøring med lavpromille

Med lavpromille menes her promille mellom 0,2 og 0,5. Kjøring med lav promille straffes i dag med bøter. Førerkortet vil normalt kun bli inndratt hvis promillen er over 0,5.

Kunnskapene om risiko forbundet med promillekjøring er gamle og usikre. Det er nylig gjort en vegkantundersøkelse om kjøring under påvirkning av alkohol eller andre rusmidler i Norge (Gjerde med flere 2008). Ifølge denne undersøkelsen utføres 0,37 % av trafikkarbeidet av førere med promille over 0,1. Opplysningene i undersøkelsen om hvordan promillekjøringen fordelte seg etter promillenivåer er ganske sparsomme. Det opplyses imidlertid at noen få førere ble tatt hånd om av politiet øyeblikkelig, fordi de var åpenbart påvirket, og dermed ikke inngår i datagrunnlaget i undersøkelsen. Det opplyses at dette gjaldt mindre enn 0,1 % av de undersøkte førerne. Alkoholkonsentrasjonen ble registrert for 10793 førere. Mindre enn 0,1 % av dette utgjør mindre enn 10,7 førere. Det vil her bli forutsatt at 6 førere ble fjernet av politiet fordi de var åpenbart beruset og at alle disse hadde en promille over 1,0. Blant førere som deltok i vegkantundersøkelsen vil det følgelig bli forutsatt at alle hadde en promille mellom 0,1 og 1,0. Det opplyses at 0,1 % av førerne hadde en promille over 0,5. Det innebærer at 0,27 % av førerne (0,37 % - 0,10 %) hadde en promille mellom 0,1 og 0,5. Det

er ukjent hvor mange som hadde en promille mellom 0,2 og 0,5, men det vil her bli forutsatt at dette gjaldt alle førerne.

På grunnlag en gjennomgang av litteraturen gjort i forbindelse med konferansen ”Trafikk og rus” våren 2008, vil det bli forutsatt at førere med lav promille har en relativ risiko for å bli innblandet i personskadeulykker på 1,5. Risikobidraget fra kjøring med lav promille kan da beregnes til 0,13 % av personskadeulykkene. Risikobidraget til dødsulykkene er 0,27 %, fordi risikoen for dødsulykke øker raskere enn risikoen for personskadeulykke ved alkoholpåvirkning. Promilleulykker er mer alvorlige enn andre personskadeulykker.

Manglende sikring av barn i bil

Ved hjelp av en spesialutkjøring fra Statistisk sentralbyrås ulykkesregister for årene 2001-2006, er det funnet ut hvor mange barn som årlig skades usikret i bil. Som barn regnes her alle i alderen 0-14 år. Det er skilt mellom tre aldersgrupper. For aldersgruppen 0-4 år er sikring med barnestol/sete den beste løsningen. Når barn der sikringen er uoppgett fordeles forholdsmessig mellom de andre gruppene, kan det beregnes at 6 barn i alderen 0-4 år skades årlig når de er usikret i bil. Ved å sikre disse, antas det at 80 % av skadene kan unngås, noe som tilsvarer en årlig nedgang i skadetall på 4,8.

Neste aldersgruppe er 5-8 år. For denne aldersgruppen antas en sittepute kombinert med bilbelte å være beste sikring. Det kan tas at 60 % av skadene blant usikrede barn i denne aldersgruppen kunne ha vært unngått ved slik sikring. Beregnet på samme måte som for aldersgruppen 0-4 år tilsvarer dette en årlig nedgang i antall skadde på 6,6 personer.

Den tredje aldersgruppen er 9-14 år. Disse kan i de fleste tilfeller sikres tilfredsstillende ved å bruke bilens ordinære bilbelter, men virkningen av bilbelter for barn i denne aldersgruppen er litt mindre enn for voksne. Den er satt til 40 % skadereduksjon. Ved å fordele de uoppgitte forholdsmessig, kan man da anslå at 16,9 skader kunne ha vært unngått hvert år dersom alle barn i alderen 9-14 år hadde brukt bilbelte.

Til sammen er den mulige skadereduksjonen ved å sikre alle barn beregnet til 28,3 unngåtte skader per år. Med ca 12.000 skadde personer i trafikken hvert år, tilsvarer dette ca 0,2 % av det totale antallet skader.

Ulykker der barn i bil skades er mindre alvorlige enn andre trafikkulykker med personskade.

Ulovlig forbikjøring for lastebil (skilt 335)

Det er ikke funnet undersøkelser som viser hvilken risiko som kan knyttes til at lastebiler kjører forbi der dette er forbudt. Hyppigheten av slike forbikjøringer er også ukjent.

Risikobidraget lar seg følgelig ikke tallfeste.

Sikring av last for tunge kjøretøy

Det er ikke funnet undersøkelser som viser hvordan risikoen påvirkes av mangelfull sikring av last. Det foreligger heller ikke data om hvor stor andel av trafikkarbeidet med tunge kjøretøy som utføres med mangelfullt sikret last. En beregning av risikobidraget er følgelig ikke mulig.

Oppsummering av beregnede risikobidrag

Tabell 1 oppsummerer de risikobidrag det har vært mulig å beregne knyttet til de ulike forseelsene.

Risikobidraget fra de forseelser som allerede omfattes av prikkbelastningsordningen er beregnet til 16,1 %. Dette er et usikkert tall, men det er vanskelig å beregne usikkerheten på en god måte. Ulykkene som kan tilskrives de ulike forseelsene er til dels mer alvorlige enn andre personskadeulykker. Dette gjelder særlig fotgjengerulykker. Fartsovertredelser bidrar vesentlig mer til dødsulykkene enn til personskadeulykker totalt.

Tabell 1: Ulike forseelsers bidrag til personskadeulykker

Forseelse	Bidrag til personskadeulykker
Overtredelser av fartstgrensene	7,5 %
Kjøring mot rødt lys	1,9 %
Forbikjøring der dette er ulovlig	0,4 %
Manglende vikeplikt ved gangfelt	2,5 %
Manglende vikeplikt i kryss	3,8 %
For kort avstand til forankjørende	1,2 %
Unnlatelse av å gi påbudt tegn	Ukjent
Bruk av mobiltelefon under kjøring	0,2 %
Kjøring over sperrelinje/område	Ukjent
Trimming av moped	0,7 %
Utilstrekkelig sikt (nedisede ruter)	Ukjent
Kjøring med lavpromille	0,1 %
Manglende sikring av barn i bil	0,2 %
Ulovlig forbikjøring for lastebil	Ukjent
Sikring av last for tunge kjøretøy	Ukjent

Det samlede risikobidrag fra de forseelser som vurderes inkludert i prikkbelastningsordningen, og der tallfesting har vært mulig, er på 2,4 %. Dette er den nedgang i antallet skadde man kunne oppnå ved å eliminere forseelsene. Anslaget er usikkert, men det er vanskelig å beregne usikkerheten.

Referanser

- Backer-Grøndahl, A.; Sagberg, F. Traffic and telephones: Relative crash risk when using hand-held and hands-free mobile phones. Unpublished manuscript, Institute of Transport Economics, 2008.
- Dimmen, H. P. Ulykker med raudlyskøyning i Bergen. Arbeidsnotat 750/92. Trondheim, SINTEF Samferdselsteknikk, 1992.
- Elvik, R. Dimensions of road safety problems and their measurement. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 1200-1210, 2008.
- Elvik, R.; Christensen, P.; Amundsen, A. H. Speed and road accidents. An evaluation of the Power modell. Report 740. Oslo, Institute of Transport Economics, 2004.
- Evans, L.; Wasielewski, P. Do accident-involved drivers exhibit riskier everyday driving behaviour? *Accident Analysis and Prevention*, 14, 57-64, 1982.
- Fosser, S.; Christensen, P. Mopedtrimming og trafikksikkerhet. Rapport 131. Oslo, Transportøkonomisk institutt, 1992.
- Fosser, S.; Christensen, P.; Ragnøy, A. Effekten av kampanjen: "Hold avstand – 92". Rapport 139. Oslo, Transportøkonomisk institutt, 1992.
- Gjerde, H. et al. Prevalence of alcohol and drugs among Norwegian motor vehicle drivers: A roadside survey. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 1765-1772, 2008.
- Sakshaug, K. Vikeplikt i gangfelt. Resultater fra intervjuundersøkelse og atferdsregistreringer. Notat 3/97. Trondheim, SINTEF Bygg- og miljøteknikk, Samferdsel, 1997.

C. Prikkstatistikk per 31.12.2008

Siden 1/1-2004 (akkumulerte tall)	Distr.	Antall saker	Antall prikker	Antall brev	Saker %-andel	Prikk %-andel	Prikker i snitt
Oslo	0100	28 180	42 174	346	6,1	6,4	1,50
Østfold	0300	14 678	20 328	104	3,2	3,1	1,38
Follo	0600	22 636	32 500	223	4,9	4,9	1,44
Romerike	0700	43 338	61 224	390	9,3	9,2	1,41
Hedmark	0900	27 591	39 895	259	5,9	6,0	1,45
Gudbrandsdal	1100	12 076	17 779	113	2,6	2,7	1,47
Vestoppland	1200	11 040	16 544	128	2,4	2,5	1,50
Nordre Buskerud	1300	11 967	18 038	139	2,6	2,7	1,51
Asker & Bærum	1400	20 944	28 591	185	4,5	4,3	1,37
Søndre Buskerud	1500	18 307	27 039	213	3,9	4,1	1,48
Vestfold	1800	34 611	48 125	355	7,4	7,3	1,39
Telemark	2100	21 784	31 855	229	4,7	4,8	1,46
Agder	2700	32 123	44 683	293	6,9	6,7	1,39
Rogaland	3100	30 474	41 918	209	6,6	6,3	1,38
Haugaland og Sunnh.	3200	8 345	11 641	36	1,8	1,8	1,39
Hordaland	3500	35 409	49 396	348	7,6	7,4	1,40
Sogn og Fjordane	3700	7 319	10 341	42	1,6	1,6	1,41
Sunnmøre	3800	5 661	8 077	26	1,2	1,2	1,43
Nordmøre og Romsdal	4000	10 194	14 024	57	2,2	2,1	1,38
Sør-Trøndelag	4200	23 836	36 070	222	5,1	5,4	1,51
Nord-Trøndelag	4300	13 902	18 899	83	3,0	2,8	1,36
Helgeland	4500	3 917	5 602	22	0,8	0,8	1,43
Salten	4600	7 156	10 435	54	1,5	1,6	1,46
Midtre Hålogaland	4900	8 974	12 643	55	1,9	1,9	1,41
Troms	5000	6 635	10 156	39	1,4	1,5	1,53
Vestfinnmark	5100	2 673	3 834	14	0,6	0,6	1,43
Østfinnmark	5400	1 249	1 877	6	0,3	0,3	1,50
Svalbard	6200	0	0	0	0,0	0,0	0,00
Totalt		465 019	663 688	4 190	100,00	100,00	1,43
Forrige kvartal		444 911	634 750	3 907			
Økning siste kvartal		20 108	28 938	283			

Antall oppnådde prikker	Antall personer	Forr. kvartal	Økning	PRIKKSAKER PR. KATEGORI			
NB! Status ved månedsskiftet - Dette er ikke akkumulerte tall.							
1	180 885	174 992	5 893	Forenklede forelegg (FF)			259 989
2	137 855	133 245	4 610	Ordinære forelegg (OF)			8 864
3	24 546	23 396	1 150	ATK (ikke med i FF over)			173 214
4	14 687	14 057	630	Dommer (DOM)			167
5	3 892	3 709	183				
6	2 358	2 257	101				
7	709	676	33	Antall med ≥ 8 prikker			185
8	143	131	12	Inndratte/beslaglagte FK			36
9 eller flere	42	43	-1	Ikke inndratt/beslaglagt FK			149
Totalt	365 117	280 436	84 681	Inndratt / beslag %			19 %

For detaljer, se arkfane "Fylkesstatistikk"

Statistikken baserer seg på gjerningsdato. Vær oppmerksom på at det er et etterslep på innmelding. Statistikken vil derfor endre seg noe framover. (Ordinære forelegg meldes inn uten angivelse av kode.)

Prikkårsak (Akkumulerte tall, men gjelder bare forenklede forelegg og ATK)

Årsaker	Kode	Antall saker	% andel	
		159		
Fart tom. 60 km/t + 11-15	01C	012	34,8	Overskridelse med 11 - 15 km/t.
Fart tom. 60 km/t + 16-20	01D	58 703	12,9	Overskridelse med 16 - 20 km/t
Fart tom. 60 km/t + 21-25	01E	23 305	5,1	Overskridelse med 21 - 25 km/t
		104		
Fart fom. 70 km/t + 16-20	01M	890	23,0	Overskridelse med 16 - 20 km/t
Fart fom. 70 km/t + 21-25	01N	53 823	11,8	Overskridelse med 21 - 25 km/t
Fart fom. 70 km/t + 26-30	01O	29 242	6,4	Overskridelse med 26 - 30 km/t
Fart fom. 70 km/t + 31-35	01P	16 408	3,6	Overskridelse med 31 - 35 km/t
Fart i alt		445 383	97,5	
Skiltforskriften §§ 23 og 24	02A	5 011	1,1	Rødt lys etc.
Trafikkreglene § 12 nr. 5	05B	1 067	0,2	Ulovlig forbikjøring foran vegkryss, bakketopp etc.
Trafikkreglene § 12 nr. 6	05C	87	0,0	Ulovlig forbikjøring foran gangfelt
Skiltforskriften § 8	05E	425	0,1	Ulovlig forbikjøring - skiltet
Skiltforskriften § 4	06A	3 500	0,8	Vikeplikt - skiltet
Skiltforskriften § 7 nr. 2	06B	332	0,1	Vikeplikt fra høyre
Skiltforskriften § 9 nr. 2	06C	795	0,2	Vikeplikt for gåengde i gangfelt
Skiltforskriften § 7 nr. 4	06D	99	0,0	Utkjøring fra parkeringsplass etc
Skiltforskriften § 7 nr. 3	06E	23	0,0	Vikeplikt overfor gående og syklende ved svinging
Sum andre årsaker enn fart		11 339	2,5	
		456 722	100,0	

Blått - 1 prikk

Gult - 2 prikker

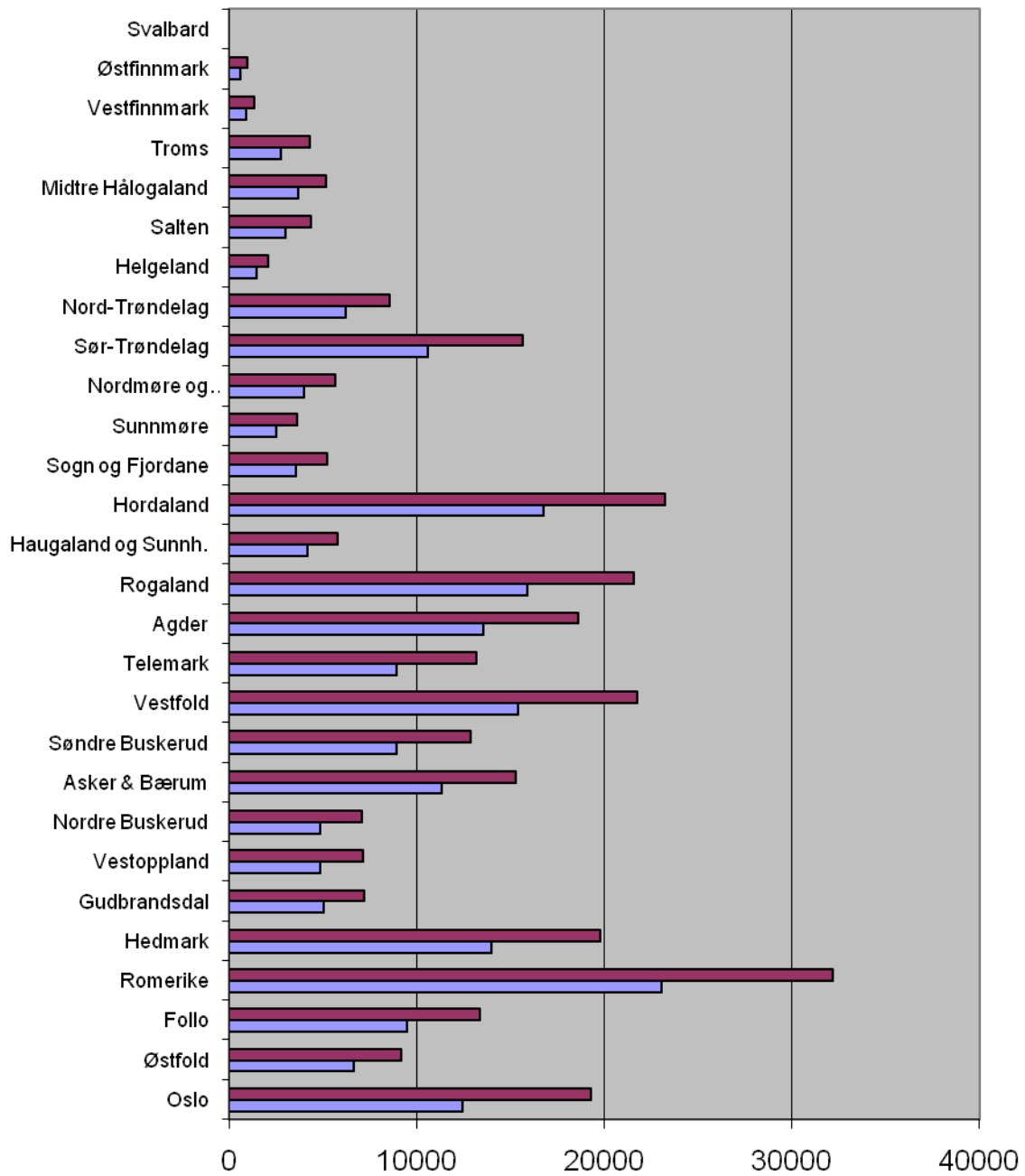
Statistikken er basert på gjerningsdato. Vær oppmerksom på at det er et etterslep på inntil flere måneder ved innmelding. Statistikken vil derfor endre seg noe framover. (Ordinære forelegg meldes inn uten angivelse av kode)

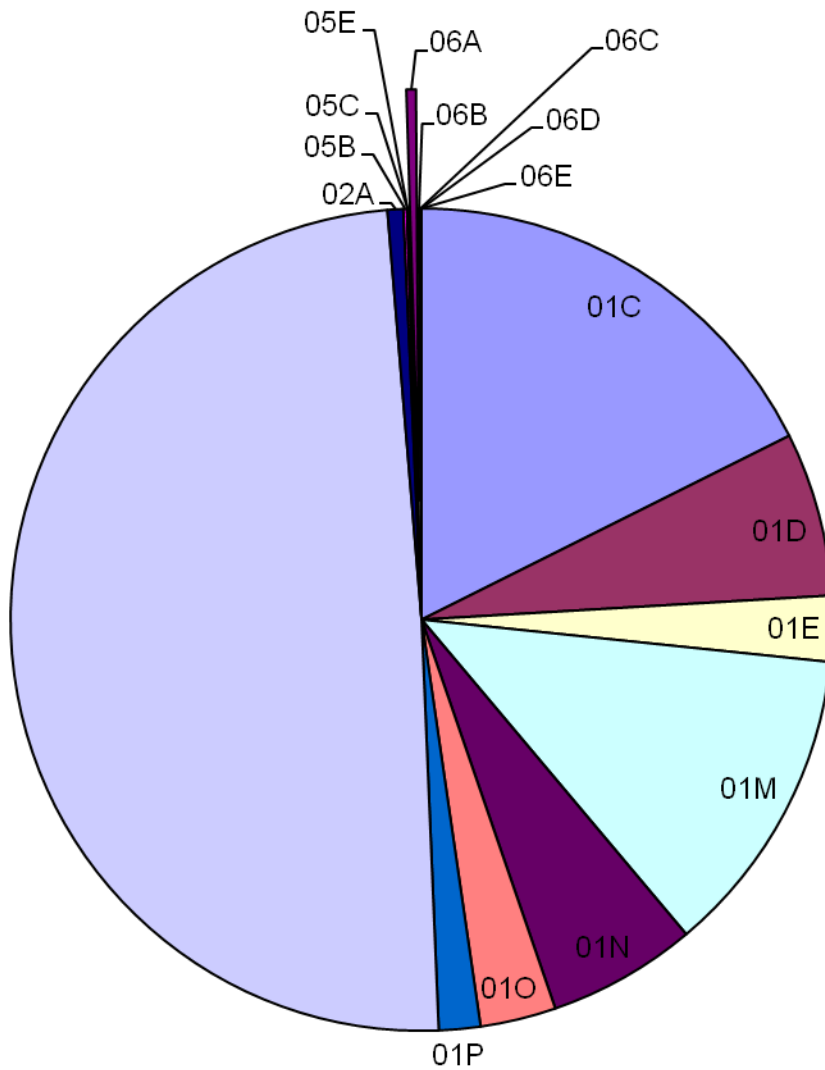
Akkumulerte tall

	Saker	Saker kvartal	Prikker	Prikker kvartal	Brev totalt	Brev kvartal
mar.04	14 653		21 043		0	
jun.04	39 695	25 042	56 973	35 930	8	8
sep.04	68 071	28 376	97 745	40 772	28	20
des.04	93 866	25 795	134 196	36 451	76	48
mar.05	114 671	20 805	163 518	29 322	146	70
jun.05	140 729	26 058	200 414	36 896	255	109
sep.05	164 643	23 914	234 342	33 928	388	133
des.05	187 286	22 643	265 999	31 657	546	158
mar.06	206 668	19 382	292 934	26 935	725	179
jun.06	234 046	27 378	331 827	38 893	997	272
sep.06	259 268	25 222	367 997	36 170	1 264	267
des.06	284 298	25 030	403 313	35 316	1 563	299
mar.07	304 443	20 145	431 318	28 005	1 922	359
jun.07	331 176	26 733	470 108	38 790	2 308	386
sep.07	354 781	23 605	504 479	34 371	2 611	303
des.07	378 360	23 579	538 633	34 154	2 948	337
mar.08	398 205	19 845	566 689	28 056	3 251	303
jun.08	423 610	25 405	603 458	36 769	3 604	353
sep.08	444 911	21 301	634 750	31 292	3 907	303
des.08	465 019	20 108	663 688	28 938	4 190	283

Antall saker og prikker pr distrikt

Lengste stolpe (rød)
er antall prikker.





Fordeling av prikkårsaker
 (Forenkledede forelegg og ATK)

Statistikk over aktive prikker fordelt på hjemfylke

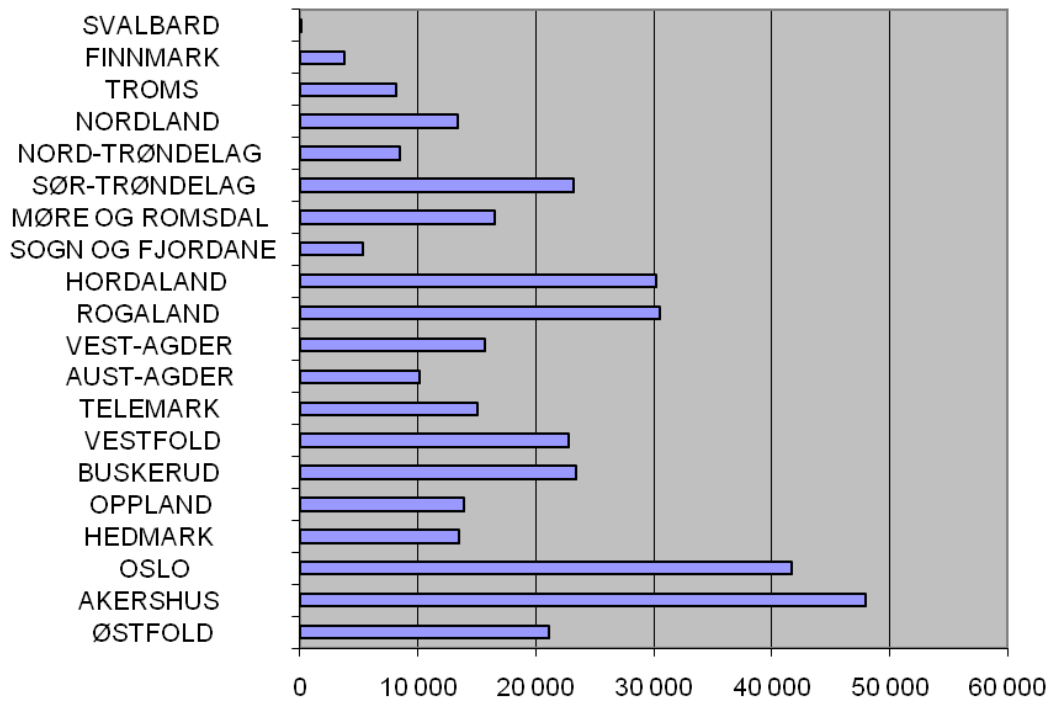
Fylke	1 prikk	2 prikker	3 prikker	4 prikker	5 prikker	6 prikker	7 prikker	≥ 8 prikker	Pers med prikker	Prikker i alt	Inndratte FK	FK beslag
ØSTFOLD	11 188	7 443	1 397	782	184	110	42	12	21 158	35 364	2	
AKERSHUS	23 291	18 233	3 306	2 108	559	340	105	29	47 971	83 920	5	1
OSLO	19 024	16 807	2 943	1 961	511	360	100	21	41 727	74 900	4	2
HEDMARK	6 616	5 290	838	533	145	78	25	8	13 533	23 276	1	1
OPPLAND	6 636	5 413	904	631	150	99	21	6	13 860	24 240		
BUSKERUD	10 923	9 138	1 703	1 097	299	195	46	16	23 417	41 814	2	
VESTFOLD	11 195	8 505	1 660	970	267	172	48	15	22 832	39 893	2	
TELEMARK	7 390	5 555	1 118	654	160	96	41	13	15 027	26 242		
AUST-AGDER	5 261	3 439	821	379	126	60	23	9	10 118	17 343	2	1
VEST-AGDER	8 298	5 320	1 073	641	197	101	28	6	15 664	26 562	1	
ROGALAND	16 544	10 717	1 853	961	258	157	37	9	30 536	49 946	1	2
HORDALAND	15 621	10 868	2 066	1 029	339	187	72	13	30 195	51 099		1
SOGN OG FJORDANE	2 846	1 978	309	184	29	11	6	2	5 365	8 734		
MØRE OG ROMSDAL	8 555	6 213	1 014	514	130	75	14	6	16 521	27 327		1
SØR-TRØNDELAG	10 601	9 570	1 522	1 038	275	161	58	12	23 237	41 303	2	1
NORD-TRØNDELAG	4 356	3 179	515	302	59	39	18	3	8 471	14 147	1	
NORDLAND	6 783	5 129	826	472	115	63	15	2	13 405	22 481		1
TROMS	3 854	3 438	486	312	57	37	7	3	8 194	14 017	2	
FINNMARK	1 834	1 566	182	116	31	17	3		3 749	6 254		
SVALBARD	69	54	10	3	1				137	224		
I alt	180 885	137 855	24 546	14 687	3 892	2 358	709	185	365 117	629 086	25	11

NB! Vi har ikke akkumulert statistikk over hvor mange som har "mistet" førerkort pga. prikker. Dette skyldes at det ikke rapporteres om prikker er årsak til inndraging. Vi kan bare vise er om førerkortet er inndratt / beslaglagt for de som for øyeblikket har 8 prikker eller mer, men det trenger ikke å bety at det er prikkene som har forårsaket inndragingen / beslaget. De som får førerkortet tilbake etter en inndraging, får alle innmeldte prikker slettet, mens prikkene ikke slettes ved tilbakelevering av beslaglagte førerkort.

Prosentvis fordeling

Fylke	1 prikk	2 prikker	3 prikker	4 prikker	5 prikker	6 prikker	7 prikker	≥ 8 prikker	Pers med prikker	Prikker i alt
ØSTFOLD	6,19	5,40	5,69	5,32	4,73	4,66	5,92	6,49	5,79	5,62
AKERSHUS	12,88	13,23	13,47	14,35	14,36	14,42	14,81	15,68	13,14	13,34
OSLO	10,52	12,19	11,99	13,35	13,13	15,27	14,10	11,35	11,43	11,91
HEDMARK	3,66	3,84	3,41	3,63	3,73	3,31	3,53	4,32	3,71	3,70
OPPLAND	3,67	3,93	3,68	4,30	3,85	4,20	2,96	3,24	3,80	3,85
BUSKERUD	6,04	6,63	6,94	7,47	7,68	8,27	6,49	8,65	6,41	6,65
VESTFOLD	6,19	6,17	6,76	6,60	6,86	7,29	6,77	8,11	6,25	6,34
TELEMARK	4,09	4,03	4,55	4,45	4,11	4,07	5,78	7,03	4,12	4,17
AUST-AGDER	2,91	2,49	3,34	2,58	3,24	2,54	3,24	4,86	2,77	2,76
VEST-AGDER	4,59	3,86	4,37	4,36	5,06	4,28	3,95	3,24	4,29	4,22
ROGALAND	9,15	7,77	7,55	6,54	6,63	6,66	5,22	4,86	8,36	7,94
HORDALAND	8,64	7,88	8,42	7,01	8,71	7,93	10,16	7,03	8,27	8,12
SOGN OG FJORDANE	1,57	1,43	1,26	1,25	0,75	0,47	0,85	1,08	1,47	1,39
MØRE OG ROMSDAL	4,73	4,51	4,13	3,50	3,34	3,18	1,97	3,24	4,52	4,34
SØR-TRØNDELAG	5,86	6,94	6,20	7,07	7,07	6,83	8,18	6,49	6,36	6,57
NORD-TRØNDELAG	2,41	2,31	2,10	2,06	1,52	1,65	2,54	1,62	2,32	2,25
NORDLAND	3,75	3,72	3,37	3,21	2,95	2,67	2,12	1,08	3,67	3,57
TROMS	2,13	2,49	1,98	2,12	1,46	1,57	0,99	1,62	2,24	2,23
FINNMARK	1,01	1,14	0,74	0,79	0,80	0,72	0,42		1,03	0,99
SVALBARD	0,04	0,04	0,04	0,02	0,03				0,04	0,04

Antall prikker fordelt på bosatte i fylket



Utgitt av:
Samferdselsdepartementet

Forsideillustrasjon: Scott Tysick/Scanpix
Trykk: Departementenes servicesenter - 03/09 - 150