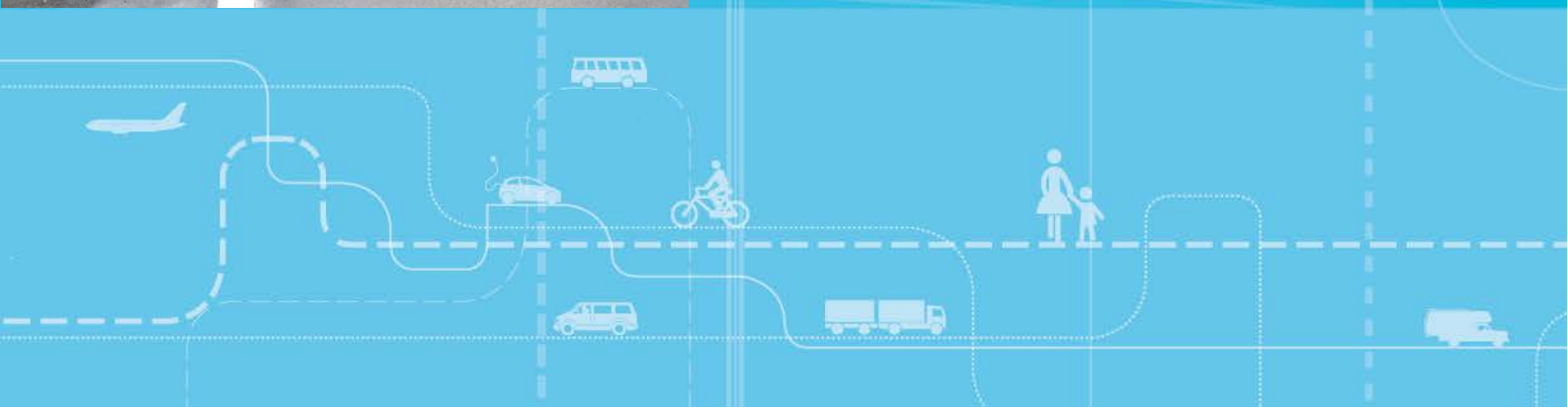


Prikker i førerkort ved trafikkovertrедelser

Evaluering av prikkbelastningsordningen



Prikker i førerkort ved trafikkovertrедelser

Evaluering av prikkbelastningsordningen

Fridulv Sagberg
Rikke Ingebrigtsen
Hanne Beate Sundfør

Foto forsiden: Harald Aas

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-1769-1 Papirversjon

ISBN 978-82-480-1768-4 Elektronisk versjon

Oslo, desember 2016

Tittel Prikker i førerkort ved trafikkovertrедelser.
Evaluering av prikkbelastningsordningen

Forfattere: Fridulv Sagberg,
Rikke Ingebrigtsen,
Hanne Beate Sundfør

Dato: 12.2016

TØI rapport 1523/2016

Sider: 53

ISBN papir: 978-82-480-1769-1

ISBN elektronisk: 978-82-480-1768-4

ISSN: 0808-1190

Finansieringskilde(r): Samferdselsdepartementet

Prosjekt: 4238 – Evaluering av
prikkbelastningsordningen

Prosjektleder: Fridulv Sagberg

Kvalitetsansvarlig: Torkel Bjørnskau

Fagfelt: 22

Emneord: Prikkbelastning, Førerkort,
Bilføreratferd, Trafikksikkerhet

Sammendrag:

TØI har gjennomført en evaluering av ordningen med prikkbelastning av førerkort. Analyser av prikkregisteret viser at førere som har pådratt seg så mange prikker at de risikerer inndragning av førerkortet ved neste overtredelse, reduserer sin risiko for nye prikker. For ferske førere har ulykkesrisikoen gått mer ned de siste årene enn for førere generelt. Innføringen i 2011 av dobbel prikkbelastning i prøveperioden på 2 år etter førerprøven er en mulig forklaring på dette. En spørreundersøkelse blant bilførere med varierende antall prikker viser at de som har flest prikker, i størst grad svarer at kjøreatferden påvirkes positivt av prikkbelastningssystemet generelt og av at de har fått prikker.

*Transportøkonomisk institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no*

Title Evaluation of Norway's driver demerit point
system

Authors: Fridulv Sagberg,
Rikke Ingebrigtsen,
Hanne Beate Sundfør

Date: 12.2016

TØI Report: 1523/2016

Pages: 53

ISBN Paper: 978-82-480-1769-1

ISBN Electronic: 978-82-480-1768-4

ISSN: 0808-1190

Financed by: Norwegian Ministry of Transport
and Communications

Project: 4238 – Evaluation of demerit
point system

Project Manager: Fridulv Sagberg

Quality Manager: Torkel Bjørnskau

Research Area: 22

Keyword(s) Demerit point system, Driver's
license, Driver behaviour, Traffic
safety

Summary:

TØI has evaluated the Norwegian system for driver license demerit points. Analyses of the demerit point register show that drivers who are at risk of license revocation due to a high number of demerit points reduce their risk of further traffic violations. In 2011 the system was changed to the effect that drivers with a probationary license (first two years after licensing test) incur twice as many demerit points for each violation, compared to full-license drivers. This is a possible explanation of the finding that novice drivers have reduced their crash risk more than the general driving population. A questionnaire study confirms the analyses of register data, showing that drivers with many demerit points report to have changed their driving behaviour most positively as a consequence of the demerit point system in general as well as the fact that they have incurred demerit points.

Language of report: Norwegian

*Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no*

Forord

I juli 2015 fikk Transportøkonomisk institutt (TØI) i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å evaluere ordningen med prikkbelastning av førerkort slik den framstår etter endringene som ble innført 1. juli 2011. Da ble det foretatt justeringer av hvilke forseelser som medfører prikker i førerkortet, og antall prikker ble doblet for førere i prøveperioden for førerkort. Evalueringen omfatter følgende fire deler: a) analyse av omtaler av den nye prikkordningen i media, b) analyse av data fra prikkregisteret, c) analyse av ulykkesdata, og d) spørreundersøkelse blant bilførere.

Kontaktpersoner i Samferdselsdepartementet har vært Anna Stender Hageler, Ellen Sirevåg og Lasse Lømo Ellingsen. Ved TØI har Fridulv Sagberg vært prosjektleder, med Rikke Ingebrigtsen og Hanne Beate Sundfør som prosjektmedarbeidere. Torkel Bjørnskau har vært ansvarlig for kvalitetssikring. Trude Rømning har tilrettelagt rapporten for publisering.

Oslo, desember 2016

Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Torkel Bjørnskau
forskningsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1	Innledning.....	1
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Beskrivelse av prikkbelastningsordningen	2
1.3	Formål og hypoteser	3
1.4	Rapportstruktur	4
2	Omtaler av den nye prikkordningen i media.....	5
2.1	Myndighetene.....	5
2.2	Media.....	6
2.3	Oppsummering.....	11
3	Analyse av data fra prikkregisteret.....	12
3.1	Uttrekk fra prikkregisteret.....	12
3.2	Analyse av prikkregisterdata	13
4	Analyse av ulykkesdata	20
4.1	Politirapporterte personskadeulykker.....	20
4.2	Forsikringsrapporterte ulykker	21
4.3	Sammenfatning av ulykkesanalysene	21
5	Spørreundersøkelse blant bilførere	23
5.1	Tema for undersøkelsen	23
5.2	Utvalg	23
5.3	Data	23
5.4	Resultater	24
6	Diskusjon og konklusjoner	33
7	Referanser.....	36
	Vedlegg 1: Aggregerte data fra prikkregisteret	38
	Vedlegg 2: Invitasjonsbrev til tilfeldig utvalg	43
	Vedlegg 3: Invitasjonsbrev til førere som har prikker.....	44
	Vedlegg 4: Spørreskjema	45

Sammendrag

Prikker i førerkort ved trafikkovertrедelser

Evaluering av prikkbelastningsordningen

TØI rapport 1523/2016

Forfattere: Fridulv Sagberg, Rikke Ingebrigtsen, Hanne Beate Sundfør

Oslo 2016, 53 sider

TØI har gjennomført en evaluering av ordningen med prikkbelastning av førerkort. Analyser av prikkregisteret viser at førere som har pådratt seg så mange prikker at de risikerer inndragning av førerkortet ved neste overtredelse, reduserer sin risiko for nye prikker. For ferske førere har ulykkesrisikoen gått mer ned de siste årene enn for førere generelt. Innføringen i 2011 av dobbel prikkbelastning i prøveperioden på 2 år etter førerprøven er en mulig forklaring på dette. En spørreundersøkelse blant bilførere med varierende antall prikker viser at de som har flest prikker, i størst grad svarer at kjøreatferden påvirkes positivt av prikkbelastningssystemet generelt og av at de har fått prikker.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har TØI gjennomført en evaluering av ordningen med prikkbelastning for førerkort, og i denne rapporten presenteres resultatene av evalueringen.

Prikkbelastningsordningen i Norge ble innført 1. januar 2004. Formålet med ordningen er økt sikkerhet for trafikantene og færre drepte og hardt skadde i vegtrafikken, ved at førerkortet kan inndras etter gjentatte overtredelser som hver for seg ikke kvalifiserer til inndragning.

Prikkbelastning av førerkort skal gi forutsigbare reaksjoner overfor gjentakelsesovertrедere i trafikken som setter seg selv og andre trafikanter i fare. Ordningen skal videre gjøre det enklere for politiet å inndra førerkort.

Etter en evaluering basert på erfaringer i perioden 2004-2007 ble ordningen utvidet og skjerpet fra 1. juli 2011, ved at flere typer overtredelser ble inkludert, samtidig som det ble innført dobbel prikkbelastning for førere som har førerkort på prøve (dvs. de to første årene etter førerprøven).

Vår evaluering omfatter virkninger av ordningen slik den har fungert etter endringen i 2011. Den omfatter følgende fire delprosjekter:

1. Analyse av omtaler av den nye prikkordningen i media.
2. Analyser av data fra prikkregisteret.
3. Analyser av ulykkesdata.
4. Spørreundersøkelser både blant førere generelt og blant førere som har fått prikker.

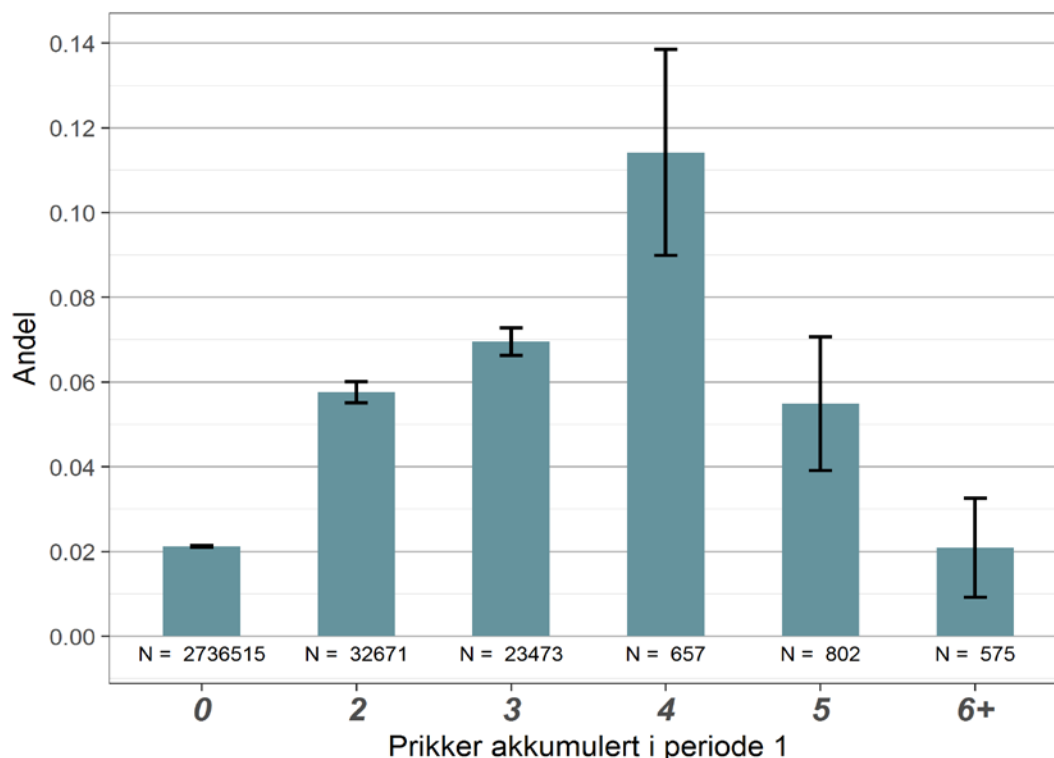
Omtale av ordningen i media

Endringene i prikkbelastningsordningen ble hyppig omtalt i 2011. Ordningen er sjeldnere omtalt i de etterfølgende årene. Det er enkelt å finne informasjon om prikkordningen hvis man søker på internett, men grundig omtale av alle reglene for prikkbelastning er sjeldnere å finne i andre media. Det er likevel grunn til å tro at mediaomtalen i 2011 har bidratt til at hovedtrekkene i ordningen er kjent for flertallet av bilførere.

Analysér av prikkregisteret

Prikker ilegges av politiet og registreres i et eget register som administreres av Vegdirektoratet. Med tillatelse fra Politidirektoratet har vi analysert data for treårsperioden 1.7.2011 – 30.6.2014 for førere som ikke hadde prikker i førerkortet i løpet av de siste tre årene før starten av perioden. Analyseperioden ble delt i tre ett-års perioder, og vi beregnet sannsynligheten for nye prikker i Periode 2 som funksjon av akkumulerte prikker i Periode 1, og sannsynligheten for nye prikker i Periode 3 som funksjon av akkumulerte prikker i Periode 1 og 2.

Resultatene viste at førere som har fra to til fire prikker i første periode, har høyere sannsynlighet for prikker i etterfølgende periode enn dem som ikke har prikker i første periode. Forklaringen på dette er trolig at ulikheter mellom førere i antallet prikker i noen grad reflekterer ulik tendens til å begå trafikkovertrедelser, slik at overtrедelser i én periode predikerer overtrедelser i etterfølgende periode. Imidlertid avtar sannsynligheten for nye prikker avtar føreren har mer enn fire tidligere prikker, dvs. at føreren har mottatt varselbrev og eventuelt risikerer inndragning av førerkortet ved neste overtrедelse. Dette tolker vi som at frykten for å miste førerkortet motvirker tendensen til å begå nye overtrедelser, og at prikkbelastningsordningen dermed har den tilsiktede effekten på disse førerne. Imidlertid er sannsynligheten for nye prikker i etterfølgende periode fortsatt høyere for dem som har seks eller flere prikker i første periode enn for dem som ikke har noen, noe som betyr at ulik tilbøyelighet til å begå overtrедelser bare delvis oppveies av frykten for nye prikker og tap av førerkort.



Figur S-1. Andelen førere med nye prikker eller inndratt førerkort i periode 2 (1.7.2012 – 30.6.2013) gruppert etter antall prikker akkumulert i periode 1 (1.7.2011 – 30.6.2012). Prosent. Usikkerheten i estimatene er markert på figuren med 95 % konfidensintervall for andelen.

For førere i prøveperioden finner vi imidlertid at sannsynligheten for nye prikker blant dem som har mer enn fire prikker, er lavere enn blant dem som ikke har noen prikker. Dette kan bety at avskrekkingseffekten er sterkere blant førere i prøveperioden enn blant førere generelt.

Ulykkesanalyse

For å undersøke effekten av dobbel prikkbelastning for førere med førerkort på prøve (dvs. de to første årene etter førerprøven), sammenlignet vi endringen i ulykkesrisiko fra før til etter 2011 mellom 18- og 19-årige førere og førere som var over 20 år. Nedgangen i politirapporterte ulykker per førerkort var signifikant større blant 18- og 19-åringene enn blant de øvrige, med 44 % mot 35 %. Analyser av forsikringsrapporterte uhell peker i samme retning. Selv om det kan være andre forklaringer, er disse resultatene forenlig med at prikkbelastningen har ført til en nedgang i ulykkesrisiko blant de yngste bilførerne.

Spørreundersøkelse blant bilførere

Spørreundersøkelsen ble gjennomført via internett og omfattet spørsmål om antall fartsovertredelser, kunnskap om prikkbelastningsordningen, opplevd effekt av ordningen på kjøreatferd, holdninger til prikkbelastning, og endring i kjøreatferd blant førere som hadde fått prikker

Undersøkelsen omfattet fire utvalg av førere: a) førere som hadde hatt førerkort i mer enn to år og hadde pådratt seg 2 eller 3 prikker; b) førere som hadde hatt førerkort i mer enn to år og hadde pådratt seg 4 prikker eller mer; c) førere som hadde hatt førerkort mindre enn to år og hadde pådratt seg 4 prikker eller mer; d) tilfeldig utvalg av bilførere, uavhengig av prikkbelastning.

Resultatene viste at et flertall av førerne er kjent med at de ulike overtredelsene fører til prikkbelastning, selv om de færreste svarer riktig på *antall* prikker for de enkelte overtredelsene. Det er dessuten en betydelig andel som viser mangelfull kunnskap om ordningen, enten ved at de angir én eller flere prikker for overtredelser som ikke gir prikker, eller ved at de svarer «null» for overtredelser som faktisk gir prikker. Andelen som svarer korrekt på faktaspørsmålene, er høyest blant førerne som har fått prikker.

Spørreundersøkelsen bekrefter resultatene fra analysen av prikkregisteret når det gjelder tendensen til at de som har mange prikker, endrer sin kjøreatferd. Førere som har fire prikker eller mer, svarer i større grad at de har endret sin kjøring i retning av mer lovlydig atferd, sammenlignet med dem som har ingen eller få prikker. Men også blant dem som ikke har prikker, er det en betydelig andel som svarer at kjøreatferden påvirkes av prikkbelastningsordningen generelt. Det er derfor grunn til å tro at ordningen også har en allmennpreventiv effekt i tillegg til den individualpreventive effekten på førere som risikerer å miste førerkortet ved neste overtredelse.

Konklusjoner

Analysene av prikkregisteret viser klart at sannsynligheten for nye overtrедelser som gir prikker, går ned for førere som har pådratt seg så mange prikker at de risikerer inndragning av førerkort ved neste overtrедelse. Dette gjelder både førere generelt og ferske førere (som er i prøveperioden for førerkortet). Resultatene fra spørreundersøkelsen peker i samme retning.

Ulykkesanalysene viser at ferske førere har hatt større nedgang i ulykkesrisiko fra før til etter 2011 enn øvrige førere. Innføring av dobbel prikkbelastning er en mulig forklaring på dette.

Ordningen med prikkbelastning på førerkort ser dermed ut til å ha en gunstig effekt på trafikksikkerheten

Summary

Evaluation of Norway's driver demerit point system

TØI Report 1523/2016

*Author(s): Fridulv Sagberg, Rikke Ingebrigtsen, Hanne Beate Sundfor
Oslo 2016 53 pages Norwegian language*

TØI has evaluated the Norwegian system for driver license demerit points. Analyses of the demerit point register show that drivers who are at risk of license revocation due to a high number of demerit points reduce their risk of further traffic violations. In 2011 the system was changed to the effect that drivers with a probationary license (first two years after licensing test) incur twice as many demerit points for each violation, compared to full-license drivers. This is a possible explanation of the finding that novice drivers have reduced their crash involvement risk more than the general driving population. A questionnaire study confirms the analyses of register data, showing that drivers with the highest number of demerit points report to have changed their driving behaviour most positively as a consequence of the demerit point system in general as well as the fact that they have incurred demerit points.

Commissioned by the Norwegian Ministry of Transport and Communications, the Institute of Transport Economics has evaluated the system of driver license demerit points in Norway, and this report presents the results of the evaluation project.

Norway's demerit point system was introduced January 1, 2004. The purpose of the system is increased road user safety and fewer road traffic fatalities and severe injuries, by means of license revocation after repeated violations that singly do not qualify for revocation.

The demerit point system is supposed to present predictable reactions to traffic offenders who put themselves and other road users in danger. The system also intends to simplify the task of Police to revoke the license.

After an evaluation based on experiences from 2004 to 2007 the system was extended and strengthened from July 1, 2011, by inclusion of additional offenses and the introduction of double demerit points for novice drivers.

In general, a violation entails three demerit points (with the exception of minor speeding violations resulting in two points) for full-license drivers and six points for probationary-license drivers, and drivers with eight or more points in a three-year period get their license revoked for six months (and all previous points are deleted).

Our evaluation focuses on effects of the demerit point system after the changes in 2011. It comprises four subprojects:

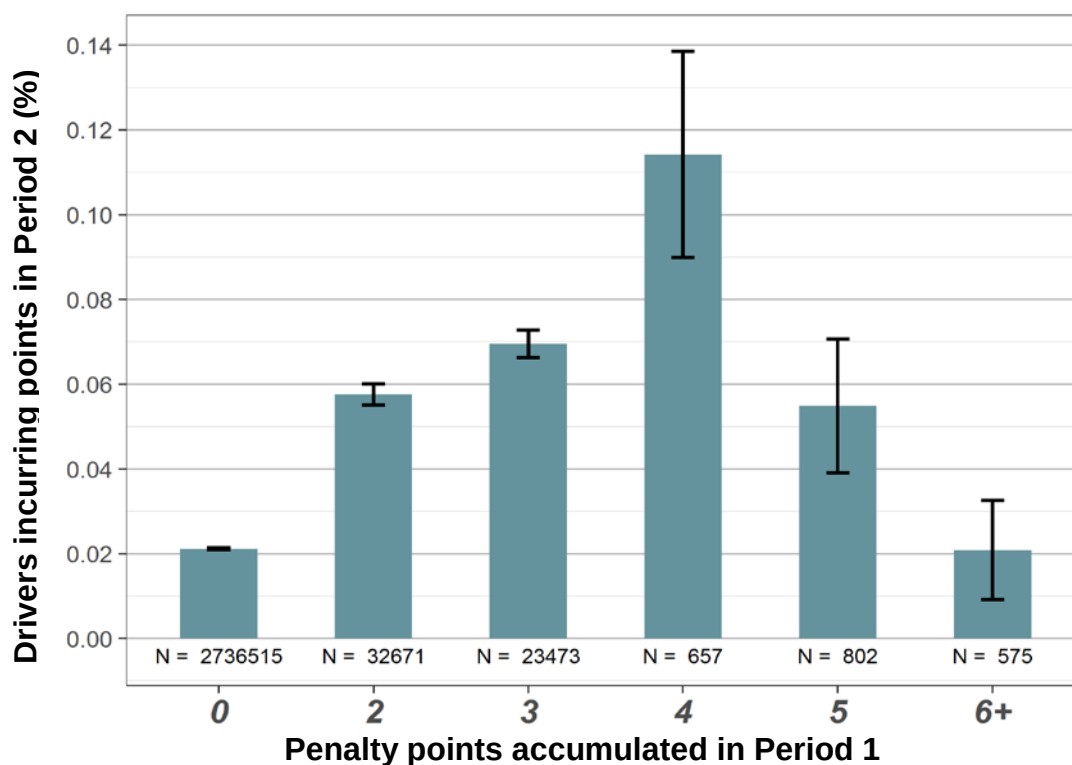
1. Analysis of media coverage of the new demerit point system;
2. Analysis of the national demerit point register;
3. Analysis of crash data,
4. Questionnaires among drivers in general and drivers having incurred demerit points.

Media coverage

The changes in the demerit point system were frequently commented on by various media during 2011, and less frequently in subsequent years. It is easy to find basic information about the system on the internet, e.g., on the official website of the Norwegian Public Roads Administration, but thorough descriptions of all the regulations and criteria related to the demerit point system are rarely found in other media. There is, however, good reason to believe that the coverage in 2011 has contributed to making the main contents of the system known to a majority of drivers.

Analysis of register data

Demerit points are enforced by the Police, who report each instance to a register administered by the Norwegian Public Roads Administration. With permission from the Police Directorate we analysed data for the three-year period from July 1, 2011 to June 30, 2014 for drivers who did not have any demerit points incurred during the latest three years preceding the analysis period. The analysis period was divided into one-year subperiods, and we estimated probabilities of incurring new demerit points in Period 2 and 3 as a function of points incurred in Periods 1 and 2, respectively.



The results showed that the probability of additional demerit point violations decreases significantly when a driver has incurred four or more demerit points, which means that the driver has received a warning letter and possibly risks license revocation after one additional violation.

In addition, for probationary-license drivers we find that drivers with four or more points have a lower probability of additional points than drivers with no previous points. This may indicate that the deterring effect of the demerit point system is stronger among probationary-license than among full-license drivers.

Crash involvement

In order to investigate the effect of double demerit points for novice drivers, we compared changes in crash risk from before to after 2011 (excluding that year) between drivers aged 18 or 19 years and drivers over 20 years. The decrease in police-reported crashes (personal injury crashes) per license was significantly larger among 18- and 19-year-old drivers than among the remaining driver population (44% vs. 35% decrease). Analysis of crashes reported to insurance companies (mainly property damage only) yielded similar results. Even though there may be alternative explanations, these results are consistent with a positive effect of the demerit point system on road safety.

Driver survey

The web-based survey included questions about number of speeding fines, knowledge about the demerit point system, self-reported effect of the system on driving behaviour, attitudes to the system, and changes in driving behaviour among drivers who had incurred demerit points.

The survey was administered to four driver samples: a) drivers having held a license for the latest two or more years who had incurred two or three points; b) drivers having held a license for the latest two or more years who had incurred four or more points; c) drivers with a probationary license who had incurred four or more points; d) a random sample from the driver license register, irrespective of incurred demerit points.

The results showed that a majority of the drivers know that certain specified violations result in demerit points, although few could tell the correct number of points for each violation. Furthermore, a large proportion of the drivers show limited knowledge about the system, either by indicating one or more points for violations that do not entail demerit points, or by replying "zero" for some of the violations that actually entail demerit points. The proportion of drivers giving correct answers to the knowledge questions is highest among drivers with demerit points.

The survey confirms the results from the analysis of register data regarding the tendency of drivers with many points reporting to have changed their driving behaviour. Drivers with four points or more reply to a larger extent that they have become more law-abiding, compared to those who have few or no points. But even among drivers without points there is a considerable share who report that their driving is influenced by a fear of demerit points. Thus, the demerit point system seems to have a general deterring effect in addition to the effect on drivers who are at risk of losing their license at the next violation.

Conclusions

The analyses of the demerit point register show clearly that the probability of additional demerit point violations decreases among drivers who are at a high risk of losing their license if they incur more points. This is found both for full-license and probationary-license drivers.

The analyses of crash involvement show a larger risk decrease from before to after 2011 among probationary-license drivers compared to full-license drivers. Introduction of double demerit points for novice drivers from 2011 is a possible explanation of this finding.

These findings imply that the demerit point system contributes significantly to increased road safety.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har TØI gjennomført en evaluering av ordningen med prikkbelastning for førerkort, og denne rapporten presenterer resultatene av evalueringen.

Vi velger å beskrive prikkbelastningsordningen og formålet med den ved å sitere fra Samferdselsdepartementets utlysingsdokument for evalueringsoppdraget («Oppdragsgivers beskrivelse av oppdraget» - Bilag 1 til Standardavtale for forsknings- og utredningsoppdrag):

«Prikkbelastningsordningen ble innført 1. januar 2004. Etter en evaluering av ordningen for perioden 2004-2007 ble ordningen utvidet og skjerpet fra 1. juli 2011 – særlig for ferske førere. Formålet med prikkbelastningsordningen er økt sikkerhet for trafikantene og færre drepte og hardt skadde i vegtrafikken. En ordning med prikkbelastning av førerett skal gi forutsigbare reaksjoner overfor gjentagelsesovertrедere i trafikken som derved setter seg selv og andre trafikanter i fare. Ordningen skal videre gjøre inndragning av førerkort enklere praktiserbart for politiet.

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. I henhold til forskrift om prikkbelastning ilegges prikker for følgende nærmere angitte overtrедelser av vegtrafikklovgivningen: overtrедelse av fartsreglene, kjøring i strid med trafikklyssignal med fast eller blinkende lys med rød farge, ulovlig forbikjøring, overtrедelse av vikepliktsregler, kjøring i sperreområde, kjøring med for liten avstand til forankjørende, kjøring med trimmet motorsykel/moped og unnlatt sikring av passasjer under 15 år.

Overtrедelse registreres med to eller tre prikker. Fører med prøveperiode skal registreres med dobbelt antall prikker for hver overtrедelse. Prikker ilegges av politiet og administreres i et sentralt register i Statens vegvesen. Den som registreres med åtte prikker eller mer i løpet av tre år, skal tape føreretten for seks måneder. Ved minst fire registrerte prikker sendes varselbrev med opplysninger om prikkbelastningen og mulige konsekvenser av ytterligere prikkbelastninger.»

Den opprinnelige prikkbelastningsordningen, slik den framsto før 1. juli 2011, ble evaluert av SINTEF (Stene mfl., 2008). De fant at førere som hadde fått 6 prikker eller mer (og derfor ville få inndratt førerkortet ved ny overtrедelse), oppga at dette påvirket dem til mer lovlydig kjøring, og at jo flere prikker, desto større påvirkning på kjøringen. En konklusjon i rapporten var imidlertid at andelen førere som oppga å ha endret atferd, var «relativt beskjedne i forhold til totalt antall med førerkort», og at andelen sannsynligvis ikke ville «være stor nok til å gi et synlig 'brudd' på utviklingskurven når det gjelder fart og ulykker.». Revideringen av ordningen i 2011 omfattet følgende endringer:

- Antall prikker per forseelse ble økt fra to til tre som hovedregel, mens antallet for mindre fartsforseelser ble økt fra en til to. Grensen på åtte prikker i løpet av tre år for inndragning av førerkort ble ikke endret.

- Følgende nye overtredelser ble inkludert blant dem som gir prikkbelastning: kjøring i sperreområde, kjøring med for liten avstand til forankjørende, kjøring med trimmet motorsykel/moped, og unnlatt sikring av passasjer under 15 år.
- Antall prikker for førere i prøveperioden for førerkort (første to år etter førerprøven) registreres med dobbelt antall prikker.

1.2 Beskrivelse av prikkbelastningsordningen

Prikkbelastningsordningen er regulert gjennom Forskrift om prikkbelastning (Samferdselsdepartementet, 2003), som gir regler for når en førerkortinnehaver kan miste retten til å kjøre førerkortpliktig motorvogn som følge av bestemte brudd på vegtrafikkloven over en viss tidsperiode. Brudd registreres med prikker i et sentralt register. Prikker registreres ved forhold som ikke har medført tap av føreretten og som er avgjort ved

- rettskraftig dom,
- vedtatt forelegg,
- vedtatt forenklet forelegg.

Tabell 1 viser en oversikt over de forhold som medfører registrering av prikker.

Tabell 1: Grunnlaget for prikkbelastning.

<i>Forhold som medfører prikker</i>	<i>Prikker*</i>	<i>Merknad</i>
1. Fartsoverskridelse på mer enn 10 km/t når fartsgrensen er 60 km/t eller lavere.	3	To prikker hvis fartsoverskridelsen ikke er over 15 km/t.
2. Fartsoverskridelse på mer enn 15 km/t når fartsgrensen er 70 km/t eller høyere.	3	To prikker hvis fartsoverskridelsen ikke er over 20 km/t.
3. Kjøring i strid med trafikklyssignal med fast eller blinkende lys med rød farge.	3	
4. Ulovlig forbikjøring.	3	
5. Brudd på vikeplikten.	3	
6. Kjøring i sperreområde.	3	
7. Kjøring med for liten avstand til forankjørende.	3	
8. Kjøring med trimmet motorsykel.	3	
9. Unnlatt sikring av passasjer under 15 år.	2	

* Førere med prøveperiode skal registreres med dobbelt antall prikker for hver overtredelse.

Generelt registreres hver overtrедelse med tre prikker, med unntak av overtrедelse 1, 2, og 9 som registreres med to prikker (for 1 og 2 gjelder dette kun ved lavere fartsovertrедelser). Førere med prøveperiode registreres med dobbelt antall prikker.

Det gis skriftlig varsel når en fører er registrert med minst fire prikker.

En fører som er registrert med åtte eller flere prikker i løpet av tre år, taper føreretten i seks måneder. Treårsperioden regnes for hver enkelt overtrедelse. Prikkene som lå til grunn for rettighetstapet, skal slettes i registeret når føreren får tilbake føreretten.

Andre forhold som medfører tap av førerett er beskrevet i tapsforskriften (Justis- og beredskapsdepartementet, 2003). Dette gjelder lovbrudd som for eksempel fartsovertrедelser av alvorligere grad enn omfattet av punkt 1 og 2, og kjøring i ruspåvirket tilstand.

1.3 Formål og hypoteser

Formålet med prosjektet har vært å evaluere den trafikksikkerhetsmessige effekten av prikkbelastningsordningen slik den framstår etter endringene i 2011. Selv om ordningen med prikkbelastning omfatter alle førere av motorkjøretøy, har vi begrenset evalueringsprosjektet til å omfatte bare bilførere, da dette er den klart største gruppen. Evalueringen tar sikte på å belyse effekter på ulykkesrisiko og overtrедelser for førere som er i målgruppen for ordningen, dvs. ungdom (førere som har hatt førerkort mindre enn to år) og gjentakelsesovertrедere (førere som har mottatt varselbrev).

Den generelle hypotesen vi vil belyse i prosjektet er at *prikkbelastningsordning fører til lavere sannsynlighet for forseelser som gir prikker i førerkortet, og dermed bidrar til redusert ulykkesrisiko.*

Dersom prikkbelastningsordningen reduserer sannsynligheten for overtrедelser, vil en forvente følgende (gitt alt annet konstant):

- a) Førere som har fått prikker, vil ha mindre sannsynlighet for nye prikker enn dem som ikke har fått prikker.
- b) Førere som har fått fire prikker, vil ha mindre sannsynlighet for nye prikker enn dem som har fått to prikker.
- c) Førere som har fått seks prikker, vil ha mindre sannsynlighet for nye prikker enn dem som har fått fire prikker.

Et mulig problem med dette resonnementet kan være at antall prikker trolig er en indikasjon på en generell tendens til å begå overtrедelser, noe som betyr at jo flere prikker en har, desto større sannsynlighet er det for å få nye prikker. Dersom en likevel finner at sannsynligheten for nye prikker går ned som en funksjon av antall tidligere prikker, er det en sterk indikasjon på at prikkbelastningen har effekt.

Det faktum at konsekvensen av ytterligere prikkbelastning (risiko for å miste førerkortet) øker med antall prikker, kan bidra til redusert sannsynlighet for nye prikker, særlig når en er kommet til 5 eller 6 prikker, og følgelig vil nå grensen på 8 ved en enkelt ny forseelse. Det forhold at det sendes ut varselbrev etter 4 prikker eller mer, kan også bidra til å redusere sannsynligheten for nye prikker.

Vi forutsetter altså at det er to ulike atferdsmekanismer som påvirker sannsynligheten for prikker, nemlig a) tendens til å begå overtrедelser i trafikken, og b) frykt for inndragning av førerkort ved for mange prikker.

Dersom vi tar hensyn til begge disse mekanismene, vil vi forvente at førere som har fått prikker i en gitt periode, har høyere sannsynlighet for prikker i etterfølgende periode enn de som har null prikker i første periode (mekanisme a – tendens til forseelser). Imidlertid vil

sannsynligheten for nye prikker avta når antall prikker nærmer seg grensen for å miste førerkortet (mekanisme b – avskrekkende effekt).

Denne hypotesen innebærer en omvendt U-formet funksjon for sammenhengen mellom antall prikker og sannsynligheten for nye prikker. Dette betyr at sannsynligheten for nye prikker i en gitt periode øker som funksjon av antall gjeldende tidligere prikker opptil et visst nivå (4-5 prikker) og avtar med økende antall prikker over dette nivået.

Dersom hypotesen bekreftes, er det en klar indikasjon på at prikkbelastningen reduserer sannsynligheten for forseelser for førere som står i fare for å få inndratt førerkortet ved neste forseelse.

For førere i prøveperioden, som får dobbelt prikkbelastning, vil en forvente at «knekkpunktet» for den nevnte U-formede funksjonen vil være ved et lavere antall prikker, eller at det bare er en monotont avtagende funksjon, siden førerkortet vil bli inndratt bare etter to forseelser.

Både den generelle hypotesen om redusert risiko for overtredelser og ulykker, og den spesifikke hypotesen om sammenheng mellom antall prikker og sannsynlighet for nye prikker forutsetter at førerne har kunnskap om hvilke forseelser som fører til prikker i førerkortet.

1.4 Rapportstruktur

I prosjektet som rapporteres her, er disse hypotesene belyst gjennom fire delprosjekter som presenteres i de følgende kapitlene:

1. Analyse av omtaler av den nye prikkordningen i media (kapittel 2)
2. Analyser av data fra prikkregisteret (kapittel 3)
3. Analyser av ulykkesdata (kapittel 4).
4. Spørreundersøkelser både blant førere generelt og blant førere som har fått prikker (kapittel 5).

I kapittel 6 følger diskusjon og konklusjoner basert på de fire delprosjektene.

2 Omtaler av den nye prikkordningen i media

Dette kapitlet inneholder en beskrivelse av medieomtale og tiltak for å gjøre endringen av ordningen som ble gjennomført i 2011, allment kjent.

2.1 Myndighetene

Internett er en viktig kilde til informasjon fra myndighetene. Et Google-søk med søkeordene «prikker førerkort» gir godt over 10 000 treff. Første nettside som fremkommer av søket er en informasjonsside fra Statens vegvesen¹ med orientering om prikkbelastningsordningen.



Figur 1: Nyhetsgrafikk som illustrerer endringene i prikkbelastningsordningen som ble innført 1. juli 2011. Kilde: regjeringen.no.

¹ <http://www.vegvesen.no/forerkort/har-forerkort/prikker>

Et søk på «prikkbelastning» gir også Statens vegvesen sine nettsider som første treff, mens andre treff er nettsiden www.regjeringen.no med informasjon fra Samferdselsdepartementet². På denne nettsiden finnes en nyhetsgrafikk som orienterer om endringene som trådte i kraft 1.7.2011 (se figur 1). Denne nyhetsgrafikken er tilgjengelig i flere filformater og kan fritt brukes av medier og til informasjon. Et Google-bildesøk gir omtrent ti treff for bildet i figur 1. Nyhetsgrafikken har dermed ikke vært mye synlig i medier på nett, men kan selvsagt ha vært hyppigere brukt i trykte nyhetsmedier.

Samferdselsdepartementet inviterte til pressetreff om endringene i prikkbelastningsordningen 18.5.2011, med daværende samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa og justisminister Knut Storberget. Det ble også sendt ut en pressemelding 20.5.2011 med overskriften «Prikkbelastningsordningen blir strengere» (Pressemelding nr. 51/11)³. Endringene blir her presentert som (sitat):

«For overtredelser som gir to prikker i dag, vil man etter revisjonen få tre prikker, mens én prikk øker til to.

Førere i prøvetiden får dobbelt så mange prikker som andre og vil dermed tape føreretten allerede andre gang han/hun får prikk.

Grensen for utsendelse av varselbrev senkes fra seks til fire prikker.

Nye overtredelser som gir prikkbelastning: For liten avstand til forankjørende kjøretøy, kjøring i sperreområde, kjøring med ulovlig trimmet motorsykel/moped, manglende sikring av passasjerer under 15 år ...»

På forespørsel om ytterligere informasjonstiltak foretatt av Vegdirektoratet har det ikke fremkommet opplysninger om spesielle tiltak de har gjennomført i forbindelse med endringen av forskriften i 2011.

2.2 Media

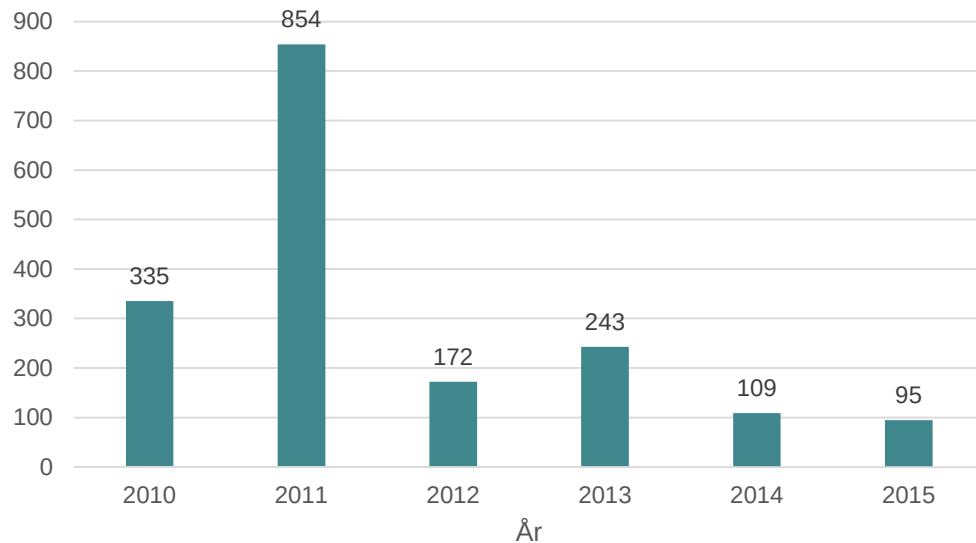
Nyhetsdatabasen Retriever ble brukt til å analysere medieomtale av prikkbelastningsordningen. For å undersøke frekvensen av medieomtale ble det søkt etter ordene «prikkbelastning* AND (førekort* OR sertifikat*)» i alle norske kilder i tidsrommet 1.1.2010 til 31.12.2015. Alle norske kilder inkluderer trykte medier, tv, radio og nett. Figur 2 viser hvordan antall publikasjoner fordeler seg per år.

Det er et markant oppsving i omfanget nyhetsartikler om prikkbelastning i 2011. Totalt var det 1808 treff for hele perioden, og hele 47 % av artiklene ble publisert i 2011.

Samme søk utført med nyhetsbyrå som kilde gir treff i 22 NTB-meldinger. Flere av disse nyhetsmeldingene er duplikater eller omhandler ikke spesifikt prikkbelastningsordningen i Norge. Åtte resultater dreier seg om ordningen, og disse er presentert i tabell 2.

² https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/veg_og_vegtrafikk/sikker-i-vegtrafikken/prikkbelastning/id467534/

³ <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/prikkbelastningsordningen-blir-strengere/id643895/>



Figur 2. Antall treff med ordene «prikkelastning* AND (førerkort* OR sertifikat*)» i nyhetsdatabasen Retriever for tidsrommet 1.1.2010 – 31.12.2015. Søket er gjort i alle norske kilder, dvs. norske trykte medier, tv/radio og nett.

Et flertall av nyhetsmeldingene er fra 2011 og handler om revideringen av prikkbelastningsordningen.

For å undersøke hvordan endringen ble omtalt i media, er artikler fra rikspresse og regionsaviser publisert mellom 1.1.2011 og 31.12.2015 gjennomgått (trykte medier). Omtalen av selve revideringen sammenfaller i stor grad med NTB-meldingene fra våren og sommeren 2011.

I mai 2011 er fokus at prikkbelastningsordningen blir strengere, især for ferske førere, og overskriftene lyder:

- Lettere å få prikker i trafikken (Dagsavisen, 18.5.2011)
- Ferskinger kan miste lappen på et blunk (Aftenposten Morgen, 19.5.2011)
- Ferskinger kan miste lappen på et blunk (Adresseavisen, 19.5.2011)
- To forseelser - og vekk med'n (Dagbladet, 19.5.2011)
- Lappen sitter løsere (Stavanger Aftenblad, 19.5.2011)
- Kan miste lappen på et blunk (Dagsavisen, 19.5.2011)
- Ferskinger kan miste lappen (Bergens Tidende, 19.5.2011)
- Kan miste lappen på et blunk (Klassekampen, 19.5.2011)

Alle disse sakene gjengir NTB-meldingen, enten som en liten notis eller en større sak.

Tabell 2. Nyhetsmeldinger fra NTB om prikkbelastningsordningen i tidsrommet 2010 – 2015.

<i>Dato</i>	<i>NTB melding (overskrift og ingress)</i>
6.8.2010	Flest får prikker på førerkortet i 60-sonen Mer enn hver tredje prikk politiet har delt ut for brudd på trafikkreglene siden 2004, er tildelt sjåfører som gir for mye gass i 60-sonen. I snitt deles det ut drøyt 125.000 prikker i året.
31.8.2010	Drastiske tiltak skal stoppe unge råkjørere Allerede annen gang ferske sjåfører blir tatt i å kjøre for fort, skal sertifikatet ryke, om samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) får det som hun vil.
17.5.2011	Fakta om dagens prikkordning - Dagens prikkbelastningssystem ble innført 1. januar 2004. - Får man åtte prikker i løpet av tre år, mister man førerkortet i seks måneder.
17.5.2011	Lettere å få prikker i trafikken Flere forseelser i trafikken enn i dag vil gi prikker. Ferske førere med prøvetid kan få dobbel prikkbelastning. Antallet prikker per forseelse vil i mange tilfeller øke fra to til tre.
18.5.2011	Fakta om revisjon av prikkordning - Prikkordningen ble innført 1. januar 2004. Blir endret fra 1. juli i år. - Fra 1. juli dobles prikkbelastningen for ferske førere i en toårig prøveperiode. - Samtidig innføres flere prikker for hver overtredelse.
18.5.2011	Ferskinger kan miste lappen på et blunk Ferske motorvognførere - ofte ungdommer - kan miste sertifikatet etter bare to forseelser fordi prikkbelastningen blir doblet fra 1. juli i år.
26.6.2011	Lettere å miste førerkortet etter 1. juli Fra 1. juli skjerpes ordningen med prikkbelastning slik at det blir lettere å miste førerkortet.
20.6.2013	Flere og flere har mer enn fire prikker i førerkortet 217.000 nordmenn hadde én eller flere prikker i førerkortet ved utgangen av 2012, og siden 2010 er antall personer med flere enn fire prikker mer enn doblet.

I slutten av juni 2011 gjengis NTB-meldingen om at det blir lettere å miste førerkortet i følgende aviser:

- Lettere å miste «lappen» (Nordlys, 27.6.2011)
- Lettere å miste førerkortet etter 1. juli, (Aftenposten Morgen, 27.06.2011)
- Lettere å miste førerkortet (Dagsavisen, 27.6.2011)
- Lettere å miste førerkortet (Bergens Tidende, 27.6.2011)
- Lettere å miste førerkortet (Dagbladet, 27.6.2011)
- Lettere å miste førerkortet (Klassekampen, 27.6.2011)
- Dobbel straff for ferskinger (VG, 28.6.2011)

Saken presenteres i hovedsak som en liten notis, og omtaler i flere tilfeller også andre lovendringer som trådte i kraft 1.7.2011.

Revideringen er også redaksjonelt omtalt. Fædrelandsvennen skriver på lederplass 20.5.2011:

«Vi mener at innstrammingen er riktig, overfor både bilister generelt og ungdommen spesielt. Statistisk sett representerer sistnevnte gruppe en over gjennomsnittlig fare for seg selv og andre i veitrafikken.»

Nationen formidler samme holdning i sin leder av 20.5.2011, under overskriften «Strengt er ikke alltid dumt»:

«'Dobbelstraff for unge', tordner Børre Skiaker i NAF. Dessuten hevder han at reglene vil virke mot sin hensikt, fordi det nye sjåfører trenger, er erfaring og øvelse. Mister de lappen, blir de forhindret fra å få kjøretrening. Mener Skiaker.

Snakk om å snu sakene på hodet. Strengere straffer er til skrekk og advarsel. Hensikten er at nye sjåfører skal skjerpe seg og kjøre riktig og forsiktig. Men NAF mener tydeligvis det er bedre at de unge bilførerne får fortsette sin farlige ferd på veiene, til de lærer å te seg fornuftig. Full gass, med andre ord, til de lærer at fart dreper. Problemet er at da kan det være for sent.

Like meningsløs er argumentasjonen til Bård Hoksrud fra Frp. Han synes det er 'grovt' og 'urettferdig' at ungdom som trimmer mopeden til å kjøre fortere enn tillatt, får seks prikker, mot dagens null.

Alt som er strengt, er ikke dumt. Særlig hvis det kan redde liv. Og prikker og tap av førerkort svir mer effektivt og rettferdig enn høye bøter. Noen har alltid råd til å betale, hvis det bare er penger som gjelder.»

Dagbladet og VG deler ikke meningen om at innstrammingen er riktig. I Dagbladets lederartikkel av 23.5.2011 med overskriften «Myndig light», fokuseres det på at det er aldersdiskriminerende med egne regler for ferske sjåfører, som ofte er unge:

«I tillegg har forslaget et helt uanstendig preg av kollektiv avstraffelse over seg. Det store flertallet unge sjåfører oppfører seg forbilledlig i trafikken, men straffes altså med strengere regler enn eldre sjåfører, som ikke nødvendigvis er like hensynsfulle.»

VG skriver på lederplass 2.7.2011 («Langt fra prikkfritt») at det dagen før kom nye regler for prikkbelastning, og mener at dette ikke er rett virkemiddel for bedret trafikksikkerhet:

«Vi er prinsipielt uenig i lover og straffeutmåling som retter seg mot spesifikke grupperinger, i dette tilfellet ungdom. Denne forskjellsbehandlingen innebærer en dobbeltstraff av unge bilførere. At det kan være behov for å tydeliggjøre en større respekt for trafikkregler og understreke viktigheten av aktsomhet i trafikken, det er en kampanje vi helljertet støtter. Men enda flere prikker til de yngste førerne er ikke veien å gå. Ifølge den nye ordningen vil bilførere med to års prøvetid automatisk få seks prikker for de fleste overtredelser. Andre får to eller tre. Får man åtte prikker eller mer i løpet av tre år, blir førerkortet inndratt i seks måneder.

Ideen med prikkbelastning er grunnleggende god. Vi deler imidlertid synet til Norges Automobil-Forbund (NAF) som mener at ordningen må knyttes til obligatoriske kurs og med en mulighet til å få trukket fra prikker hvis man gjennomfører slike. Som NAF-direktør Børre Skiaker har påpekt, trenger unge bilførere først og fremst mengdetrening for å bli trygge bak rattet. En strengere prikkordning motarbeider det.»

Senere i juli 2011 løfter media frem en historie om en 20-åring som mistet førerkortet like etter forskriftsendringen:

«En ung mannlig sjåfør (20) mistet førerkortet etter å ha kjørt i 92 km/t i 70-sonen på Fv 131 ved Vigrestad.

Føreren hadde to prikker fra en fartsovertredelse fra 2010 og fikk etter at det nye prikkbelastningssystemet trådte i kraft fredag 1.juli seks prikker istedenfor tre. Dermed mistet han førerkortet i seks måneder og må ta en ny oppkjøring for å få det tilbake, sier politibetjent Kjetil Fuhr i utrykningspolitiet. (Ingvild Lygren-Junge, Stavanger Aftenblad, 4.7.2011)»

Saken omtales også på lederplass i Stavanger Aftenblad 5.7.2011 under overskriften «Ulik straff for lik forseelse». Avisen skriver:

«Fart er farlig uansett alder, men ekstra farlig når erfaringen er liten. Derfor er det greit at ferske sjåførere, ikke nødvendigvis unge, må tåle noe strengere straff inntil treningen i trafikken har blitt bedre. Greit fordi det handler om ferske bilførere, ikke om alder.»

Episoden med 20-åringen omtales også i:

- Raske prikker (Aftenposten Morgen, 4.7.2011)
- Nye førere kan miste lappen fort (Fædrelandsvennen, 15.07.2011)

Retrieversøket omfatter ikke NRK, og et søk på www.nrk.no viser at innstramningen av prikkbelastningsordningen ble omtalt 18.5.2011:

«Nå får ferske bilførere prøvetid med dobbel prikkbelastning. Politiet får også nye hjelpemidler som skal føre til at flere tas for trafikklovbrudd.»

Den gjennomgående tendensen er at det fokuseres på at ordningen blir strengere og at det blir enklere å miste førerkortet. Mest fremtredende er det at ordningen blir strengere for ferske førere. Det fokuseres i mindre grad på at også førere med permanent førerkort vil få flere prikker. Av mediedekningen kommer det også frem at prikkbelastningsordningen er et trafikksikkerhetstiltak og at den ekstra skjerpingen av ordningen for ferske førere henger sammen med at unge sjåførere har høyere ulykkesrisiko.

I etterkant av endringen er prikkbelastningsordningen ofte omtalt i forbindelse med spesifikke hendelser. Det kan være episoder som har gitt førere prikker eller inndratt førerkort, for eksempel:

- Nektet å tro på UPs måleresultat (Stavanger Aftenblad, 18.10.2011)
- Tatt i 77 i 50-sonen (Nordlys, 11.5.2013)
- Åtte prikker ga fengsel (Fædrelandsvennen, 15.5.2013)

Det er også eksempler på større trafikkontroller der politiet melder om hvor mange som har fått prikkbelastning:

- 201 bilister kontrollert – halvparten fikk bøter (Stavanger Aftenblad, 6.10.2011)
- For dårlige til å holde avstand (Adresseavisen, 24.1.2013)
- Politiet sjokkert over sløve foreldre (Dagsavisen, 31.8.2013)

I februar 2012 presenteres en undersøkelse utført av YouGov for If Skadeforsikring som viser at respondentene er mer redde for bøter enn for prikker:

- Bøter svir mer enn prikkene (Fædrelandsvennen, 23.2.2012)
- Bøter svir mer enn prikkene (Aftenposten Morgen, 14.2.2012)
- Bøter svir mer enn prikker (Adresseavisen, 14.02.2012)

Samtidig siteres politiet i en annen artikkel på det motsatte; at folk er mer opptatt av hvor mange prikker de får enn hvor stor boten er hvis de stanses ved overtrедelser:

«Det første de spør om er ikke lenger størrelsen på forelegget, men hvor mange prikker de får. Det er ille at det er slik.» (Øystein Krogstad, UP-sjef i Agder og Rogaland, i Fædrelandsvennen, 22.3.2013)

2.3 Oppsummering

Endringene i prikkbelastningsordningen ble hyppig omtalt i 2011. Ordningen er sjeldnere omtalt i de etterfølgende årene. Det er enkelt å finne informasjon om prikkordningen hvis man søker på nett, men grundig omtale av alle reglene for prikkbelastning er sjeldnere å finne i andre media.

3 Analyse av data fra prikkregisteret

Hovedhypotesen som skal testes med data fra prikkregisteret er:

Førere med mange prikker har mindre sannsynlighet for å få nye prikker enn førere med ingen eller få prikker.

3.1 Uttrekk fra prikkregisteret

Analysene baserer seg på to uttrekk fra registeret: et av førere med *permanent førerkort* (førerkort i mer enn to år) og et av førere i *prøveperioden* (førerkort i mindre enn to år). Førerkortinnehaverne deles inn i disse to gruppene da ulike regler for prikkbelastning er gjeldende avhengig av om fører er i prøveperioden eller ikke. Dette presiseres nærmere i neste avsnitt.

Utvalgskriteriene for de to gruppene med førerkort klasse B er som følger:

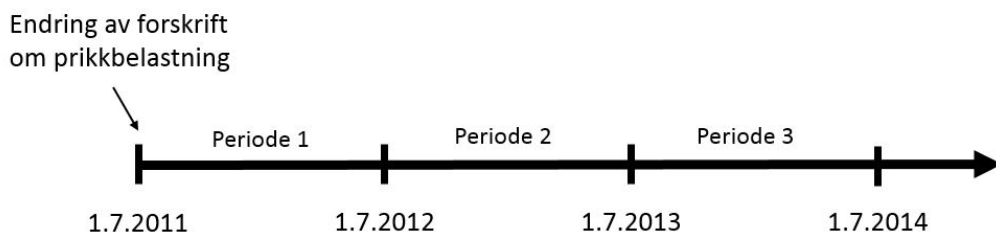
Gruppe 1 – førere med permanent førerkort:

- Fikk utstedt førerkort for bil første gang før 1.7.2009. (Dvs. at prøveperioden er over før forskriftsendringen 1.7.2011.)
- Ingen registrerte prikker eller inndratt førerkort i perioden 1.7.2008 – 30.6.2011.

Gruppe 2 – førere i prøveperioden:

- Fikk utstedt førerkort for bil første gang mellom 1.7.2011 og 30.6.2012.
- Ingen registrerte prikker eller inndratt førerkort i perioden 1.7.2008 – 30.6.2011.

Da registerdataene er sensitive opplysninger, har TØI kun fått tilgang til aggregerte tall. Førere i de to utvalgene er gruppert etter antall prikker registrert i de tre første årene etter at forskriften ble endret, dvs. antall førere som har et gitt antall prikker registrert ved utgangen av periodene 1 til 3, som spesifisert i figur 3.

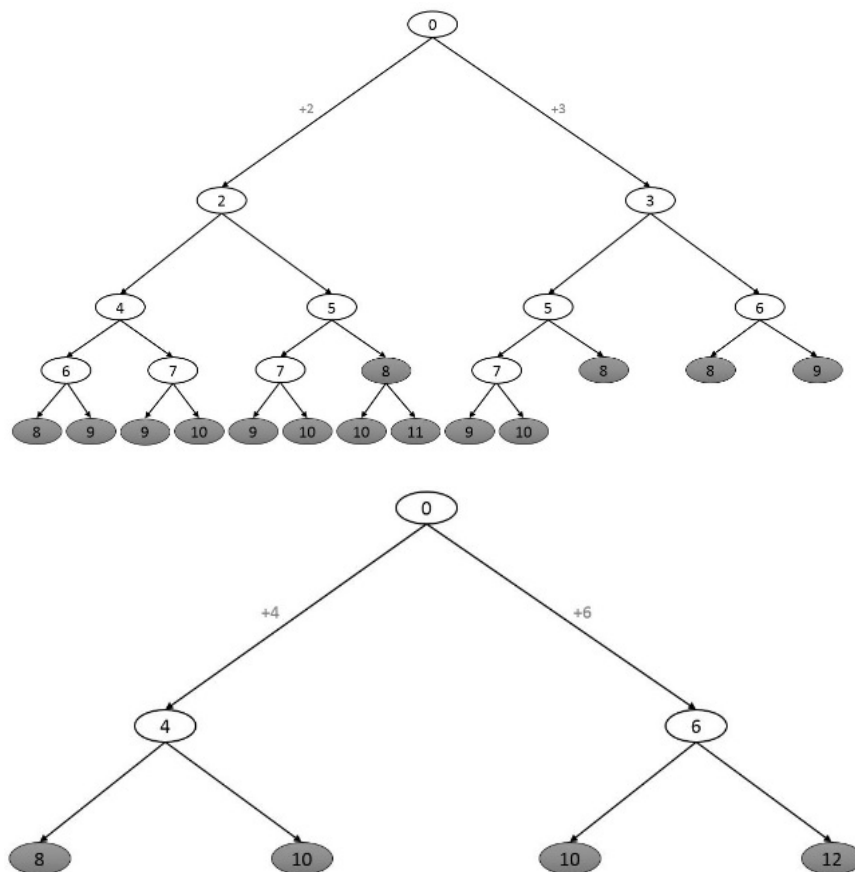


Figur 3. Tidslinje.

3.2 Analyse av prikkregisterdata

Slik ordningen er beskrevet i avsnitt 1.2, skal en fører med permanent førerkort kunne være registrert med 0, 2, 3, 4, 5, 6 eller 7 prikker uten at det påvirker føreretten. En fører i prøveperioden kan normalt være registrert med 0, 4 eller 6 prikker. Figur 4 gir en oversikt over mulige prikkbelastninger.

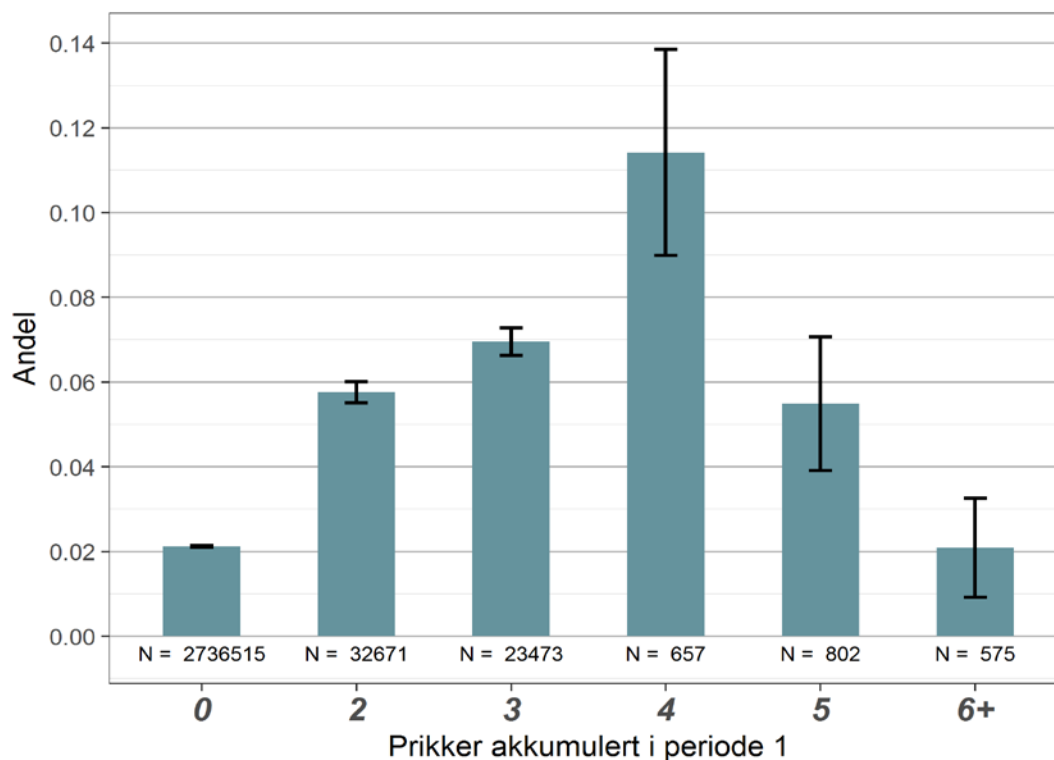
Flere enn 8 prikker registrert skal normalt bety inndratt førerett, men det er registrert førere med 8 eller flere prikker som ikke har mistet førerkortet. Mulige årsaker til dette diskuteres under listen med feilkilder i avsnitt 3.2.4.



Figur 4. Oversikt over mulige prikkbelastninger for førere med permanent førerett (øverst) og førere i prøveperioden (nederst).

3.2.1 Gruppe 1 – vanlige førere

Uttrekket av førere med førerkort klasse B består av i alt 2 797 696 personer. Disse hadde ingen prikker registrert i tidsrommet 1.7.2008 – 1.7.2011. I løpet av den første perioden, 1.7.2011 – 30.6.2012, fikk 3 003 personer (0,1 %) inndratt førerkortet. Figur 5 viser hvor mange førere som hadde pådratt seg 0, 2, 3, 4, 5 og 6 eller flere prikker i periode 1 (og ikke mistet førerkortet) og andelen innen hver gruppe som har pådratt seg nye prikker eller fått inndratt førerkortet i periode 2.



Figur 5. Andelen førere med nye prikker eller inndratt førerkort i periode 2 (1.7.2012 – 30.6.2013) gruppert etter antall prikker akkumulert i periode 1 (1.7.2011 – 30.6.2012). Prosent. Usikkerheten i estimatene er markert på figuren med 95 % konfidensintervall for andelen.

Figuren viser at sannsynligheten for nye prikker i periode 2 er høyere for førere som har pådratt seg 2, 3, eller 4 prikker tidligere (i periode 1) enn for dem som ikke har noen prikker i periode 1. Vi ser også at sannsynligheten for nye prikker øker som funksjon av antall tidligere prikker opp til fire, for så å avta med antall tidligere prikker ut over fire.

En kji-kvadrattest forkaster null-hypotesen om like andeler i de seks prikkgruppene (p-verdi < 0,0001), og en parvis sammenligning av andeler med korreksjon for multipl testing viser signifikant forskjell på 5 %-nivå mellom gruppene:

- 0 og 2, 3, 4, 5
- 2 og 3, 4, 6+
- 3 og 4, 6+
- 4 og 5, 6+
- 5 og 6+

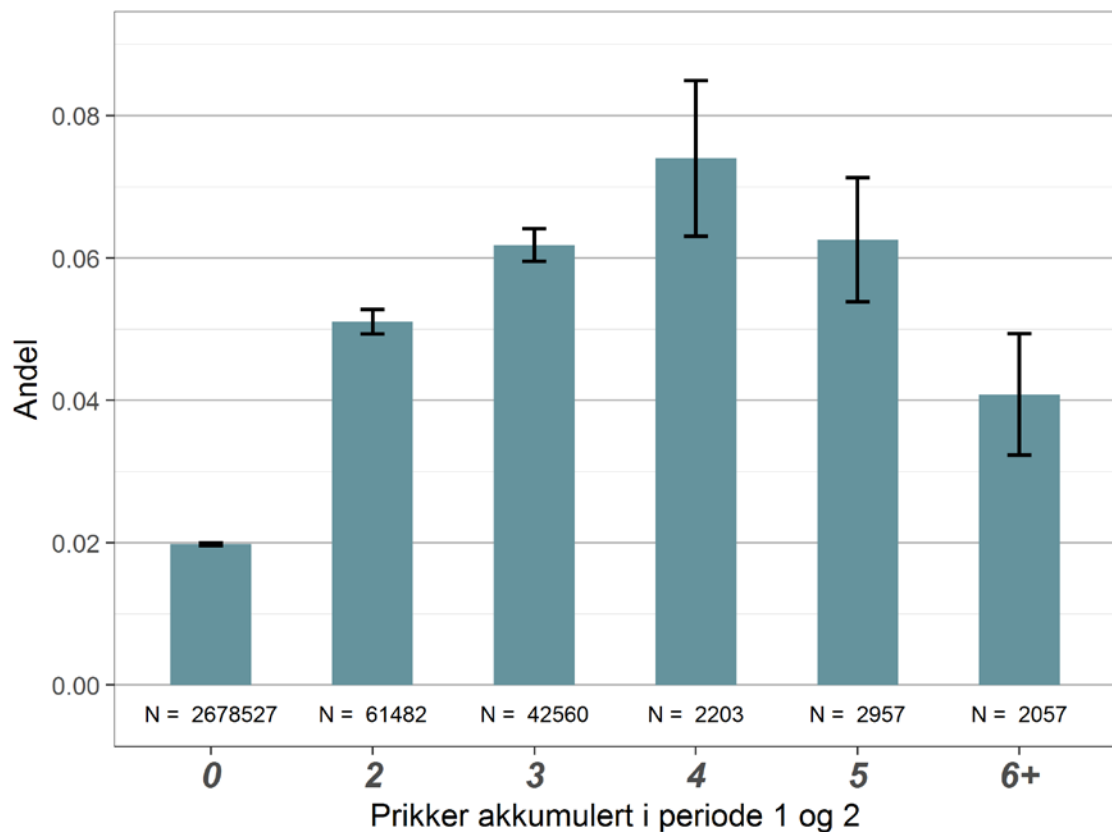
Se også tabell 3.

Tabell 3. P-verdier for parvise sammenligninger⁴ mellom kategoriene på x-aksen i figur 5. (i.s. = ikke signifikant).

	0	2	3	4	5
2	< 0,0001				
3	< 0,0001	< 0,0001			
4	< 0,0001	< 0,0001	0,0001		
5	< 0,0001	i.s.	i.s.	0,0004	
6+	i.s.	0,0012	< 0,0001	< 0,0001	0,0104

Hypotesetestene bekrefter trenden figuren viser: andelen med nye prikker eller inndratt førerkort i periode 2 er signifikant lavere blant dem med 5 og ≥ 6 prikker i periode 1 enn blant dem med 4 prikker.

Figur 6 viser andelen av førere som har pådratt seg nye prikker eller fått inndratt førerkortet i periode 3 (1.7.2013 – 30.6.2014), gruppert etter antall prikker akkumulert i periode 1 og 2.



Figur 6. Andelen førere med nye prikker eller inndratt førerkort i periode 3 (1.7.2013 – 30.6.2014) gruppert etter antall prikker akkumulert i periode 1 og 2 (1.7.2011 – 30.6.2013). Usikkerheten i estimatene er markert på figuren med 95 % konfidensintervall for andelen.

⁴Funksjonen *pairwise.prop.test* i statistikkprogramvaren R ble benyttet. P-verdiene er korrigert for multipl testing med bruk av Holms metode (Holm, 1979).

Det er samme trend i figur 6 som i figur 5, nemlig at førere som har akkumulert prikker i løpet av periode 1 og 2, har høyere sannsynlighet for nye prikker i periode 3 enn dem som ikke har akkumulert noen prikker fra før. Det er imidlertid flere førere i de høyere prikkgruppene i figur 6 enn det var i figur 5, da førerne i figur 6 har akkumulert prikker over en toårsperiode.

En kji-kvadrattest forkaster null-hypotesen om like andeler i de seks prikkgruppene (p -verdi < 0.0001), og en parvis sammenligning av andeler viser signifikant forskjell på 5 % nivå mellom gruppene:

- 0 og 2, 3, 4, 5, 6+
- 2 og 3, 4, 5
- 3 og 6+
- 4 og 6+

Se også tabell 4.

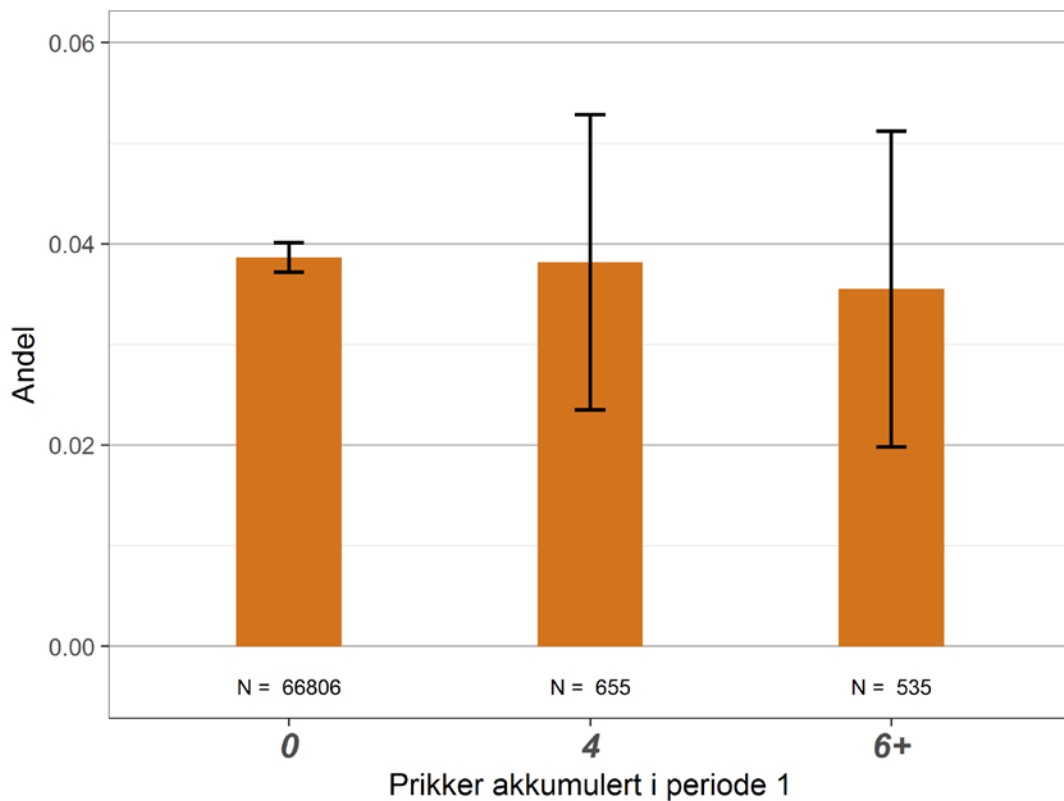
Tabell 4. P -verdier for parvis sammenligninger mellom kategoriene på x -aksen i figur 6. (i.s. = ikke signifikant)

	0	2	3	4	5
2	< 0,0001				
3	< 0,0001	< 0,0001			
4	< 0,0001	< 0,0001	i.s.		
5	< 0,0001	0,0317	i.s.	i.s.	
6+	< 0,0001	i.s.	0,0009	< 0,0001	i.s.

Det er en signifikant lavere andel med nye prikker eller inndratt førerkort blant dem med ≥ 6 prikker sammenlignet med dem med 4 prikker, men det er ingen forskjell mellom dem med 4 og 5 prikker, eller mellom 5 og ≥ 6 prikker.

3.2.2 Gruppe 2 – førere i prøveperiode

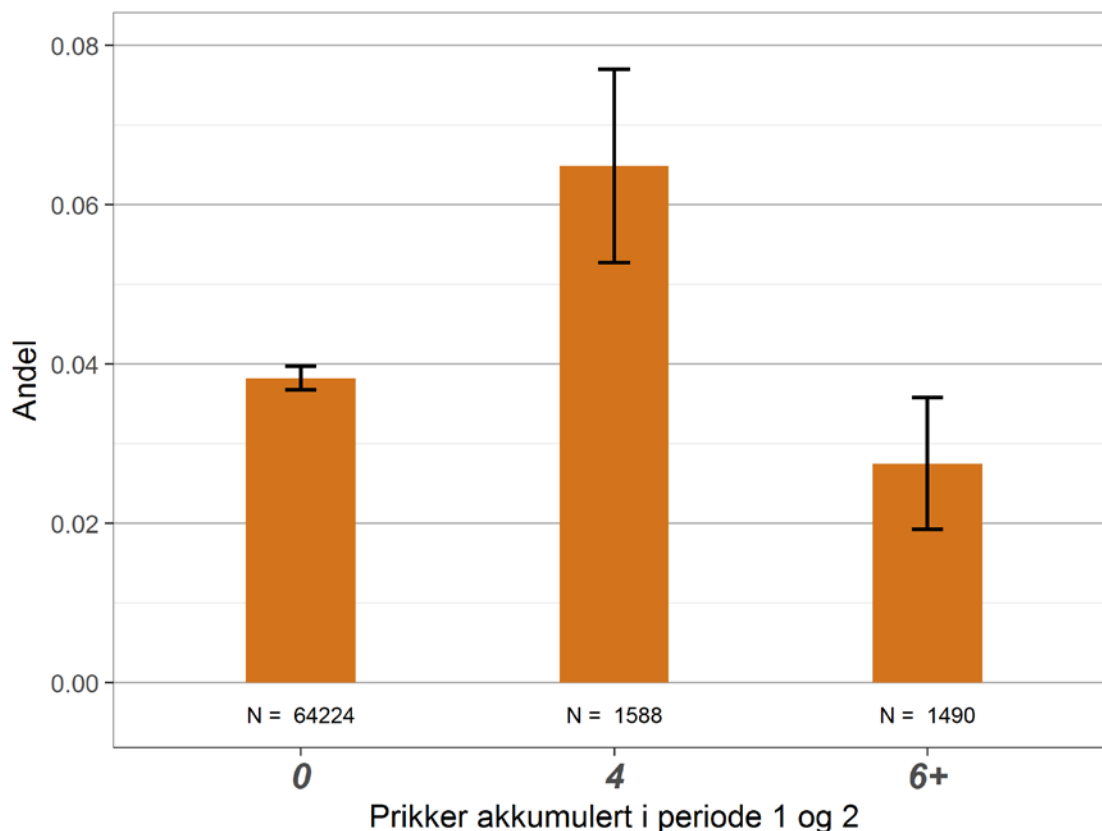
Gruppe 2 består av førere som har fått førerkort i perioden 1.7.2011 – 30.6.2012, dvs. i løpet av første år etter forskriftsendringen. I alt 68 191 førere er inkludert i uttrekket fra registeret og 195 fikk inndratt førerkortet i periode 1 (0,3 %). Figur 7 viser andelen innen hver prikkgruppe som har fått nye prikker eller inndratt førerkortet i periode 2. Merk at disse førerne fikk utstedt førerkort klasse B for første gang i løpet av periode 1 og alle har dermed ikke hatt førerett like lenge. Antall akkumulerte prikker i periode 1 kan derfor delvis være en funksjon av hvor lenge førerne har hatt førerkort, og ikke bare av tendensen til å begå trafikkovertrедelser. En kji-kvadrat test viser at det ikke er noen signifikant forskjell mellom gruppene (p -verdi: 0,93).



Figur 7. Andelen førere i prøveperioden med nye prikker eller inndratt førerkort i periode 2 (1.7.2012 – 30.6.2013) gruppert etter antall prikker akkumulert i periode 1 (1.7.2011 – 30.6.2012).⁵ Usikkerheten i estimatene er markert på figuren med 95 % konfidensintervall for andelene.

Figur 8 viser andelen førere innen hver prikkgruppe som har fått nye prikker eller inndratt førerkortet i periode 3, gruppert etter antall prikker akkumulert i periode 1 og 2. Merk at alle førerne i dette uttrekket vil være ferdige med prøveperioden innen utgangen av periode 3 og en god del vil være ferdige før dette, slik at normal prikkbelastning kan ha vært gjeldende i periode 3.

⁵ Enkelte førere i prøveperioden er registrert med færre prikker enn ordningen tilsier, dvs. to eller tre. Disse er inkludert i gruppen med fire prikker, dette gjelder 216 førere. I tillegg er seks førere med fem prikker også inkludert i denne gruppen.



Figur 8. Andelen førere med nye prikker eller inndratt førerkort i periode 3 (1.7.2013 – 30.6.2014) gruppert etter førere med et gitt antall prikker akkumulert i periode 1 og 2 (1.7.2011 – 30.6.2013).⁶ Usikkerheten i estimatene er markert på figuren med 95 % konfidensintervall for andelen.

Det er en statistisk signifikant forskjell mellom alle gruppene (p -verdi $< 0,0001$) og parvis sammenligning viser at det også er signifikant forskjell mellom gruppe 0 og 4 (p -verdi $< 0,0001$), mellom gruppe 0 og 6+ (p -verdi: 0,038) og mellom gruppe 4 og 6+ (p -verdi: $< 0,0001$).

3.2.3 Oppsummering av analysene av prikkregisteret

Hvis prikkbelastningsordningen virker preventivt på nye overtredelser, vil andelen med nye prikker eller inndratt førerkort være lavere blant førere med mange prikker enn førere med få prikker. Analysene av prikkregisterdata bekrefter dette: For vanlige førere er det signifikant færre førere med nye prikker eller inndratt førerkort blant dem med seks eller flere prikker enn blant dem med 2, 3, 4, eller 5 prikker (overgangen til periode 2) og 3 eller 4 prikker (overgangen til periode 3).

Det er interessant at den økende andelen med flere prikker snur og avtar etter prikkgruppe fire. Dette sammenfaller med at det sendes ut brev med skriftlig varsel til førere med fire eller flere prikker. Resultatene indikerer at det er av betydning å være orientert om prikkstatus og konsekvensene av ytterligere overtredelser.

⁶ Det er 407 førere som er registrert med to eller tre prikker og 19 førere med fem prikker. Disse er inkludert i gruppen med fire prikker. Dette trenger ikke være feilregistreringer da førerne kan være ferdig med prøveperioden i løpet av periode 3.

For førerne i prøveperioden fant vi imidlertid ikke tilsvarende effekt når vi så på sannsynligheten for prikker i periode 2 som funksjon av akkumulerte prikker i periode 1. Dette skyldes trolig at førerne har fått utstedt førerkort til ulik tid i løpet av periode 1, slik at antall prikker i denne perioden ikke bare er et uttrykk for tendensen til å begå overtredelser, men også en funksjon av hvor lenge de har hatt førerkort. Effekten av tid med førerkort vil derfor tilsløre en eventuell effekt av forseelseshyppighet.

Når vi derimot analyserte sannsynligheten for prikker i periode 3 som funksjon av akkumulerte prikker i periode 1 og 2, finner vi tilsvarende «knekkpunkt» ved fire prikker også for førerne i prøveperioden. Tidspunktet for førerprøve vil ha minimal betydning i denne sammenligningen, da alle førerne har hatt førerkort i mer enn ett år ved starten av periode 3. Som for førere med permanent førerkort finner vi at andelen med nye prikker eller inndratt førerkort er signifikant lavere for dem med seks eller flere prikker enn for dem med fire prikker også for førere i prøveperioden.

Analysene av data fra prikkregisteret gir følgende støtte til hypotesene som ble formulert i innledningskapitlet, og indikerer at førere som står i fare for å miste førerkortet ved nye forseelser, endrer sin atferd slik at de reduserer sannsynlighetene for slike forseelser.

Aggregerte data, som er benyttet her, gir imidlertid ikke mulighet til å følge utviklingen over tid på samme måte som disaggregerte individopplysninger. Med slike data ville man kunnet undersøke aspekter som tid mellom prikkbelastninger og hvordan kjønn, alder, geografi etc. henger sammen med føreratferd.

3.2.4 Mulige feilkilder

Det er noen feilkilder som kan ha påvirket resultatene av analysen:

Feilregistreringer: Data fra prikkregisteret viser at en del førere er registrert med åtte eller flere prikker uten at førerkortet er inndratt. En mulig forklaring på dette er at polititjenestemannen som iligger prikker, ikke har kontrollert prikkstatus eller at fartovertredelse registrert ved ATK (fotoboks) tar lang tid å avgjøre, slik at det kan ha skjedd nye forseelser med forenklet forelegg og prikker før ATK-saken blir avgjort. I begge tilfeller må det en ny forseelse til for at førerkortet kan inndras, og da må polititjenestemannen på stedet eller de som behandler ATK-saken, konstatere at totalt antall prikker er over grensen. Lavere antall prikker enn ordningen tilsier for førere i prøveperioden kan skyldes at når man registrerer prikker i dag, velger man mellom fire typer: forenklet forelegg, ordinært forelegg, automatisk trafikkkontroll og dom. Ved registrering av de tre første velger man en forseelseskode. Antall prikker blir da automatisk beregnet på bakgrunn av denne og om trafikanten er i prøveperiode. Velger man type «dom» skriver politiet selv inn antall prikker og kan følgelig registrere 2 og 3 prikker på person i prøveperiode hvis status ikke er sjekket. Feilregistreringer utgjør «støy» i datamaterialet og kan i verste fall tilsløre eventuelle sammenhenger som vi ønsker å undersøke, men støyen kan ikke bidra til å forklare påviste sammenhenger.

Førere med null prikker: Det er i prinsippet mulig å få åtte prikker, være uten førerkort i seks måneder og så få det tilbake før ett år er omme. Siden prikker slettes hvis de har ligget til grunn for inndragning, vil føreren kunne være registrert med null prikker igjen ved utgangen av året selv om de altså har pådratt seg både prikker og fått inndratt førerkortet. Vi forutsetter at dette gjelder så få personer (hvis noen) at det ikke har noen betydning for resultatene.

4 Analyse av ulykkesdata

4.1 Politirapporterte personskadeulykker

For å få en indikasjon på om innføringen av dobbel prikkbelastning i prøveperioden har påvirket ulykkestallene, har vi undersøkt uhellsinnblandingen blant 18- og 19-årige førere vha. en *før- og etterundersøkelse med kontroll*. Som førperiode har vi valgt årene 2004-2010, hvor tidligere prikkbelastningsordning gjaldt, og som etterperiode har vi valgt årene 2012-2014. Data for 2011 er ikke inkluderte i analysene, da ny ordning ble innført i løpet av dette året.

Siden prøveperioden for førerkort er to år, vil alle 18- eller 19-årige bilførere ha førerkortet på prøve. Ved å analysere data bare for denne aldersgruppen mister vi imidlertid data for dem som har tatt førerkort senere og fortsatt er i prøveperioden etter fylte 20 år.

Tilgjengelige ulykkesdata inneholder imidlertid ikke informasjon om hvor lenge føreren har hatt førerkort. Dette gjør at vi har valgt å inkludere bare 18- og 19-åringer. Det er grunn til å tro at resultatene av en sammenligning av ulykkesinnblandingen mellom før- og etterperioden for denne aldersgruppen kan generaliseres til førere i prøveperioden generelt.

Det kan ha skjedd endringer i ulykkesinnblandingen fra førperioden til etterperioden uavhengig av endringen i prikkordningen. For å kontrollere for generelle endringer i ulykkesinnblanding i hele bilførerpopulasjonen har vi sammenlignet endringene for 18- og 19-åringene med tilsvarende endringer for øvrige aldersgrupper. (Det vil være noen også i kontrollgruppen som er i prøveperioden, men de utgjør så liten andel at betydningen for resultatene er minimal.)

Indikasjonen på ulykkesinnblanding er innblandede førere per 1000 førerkort. Fra Statistisk sentralbyrås statistikk over veitrafikkulykker med personskade har vi beregnet antall ulykkesinnblandede 18- og 19-åringer for hvert år. Dette tallet er så sammenholdt med gjennomsnittet av førerkortbestanden ved starten og slutten av året, basert på førerkortstatistikk fra Vegdirektoratet. Resultatene er vist i tabell 5.

Tabell 5. Personbilførere innblandet i personskadeulykker, etter aldersgruppe og kjønn. Førere per 1000 førerkort.

Aldersgruppe	Kjønn	Førperiode (2004 – 2010)	Etterperiode (2012 – 2014)	Endring før-etter (%)
18 – 19 år	Menn	20,1	11,0	-45,3
	Kvinner	10,0	6,2	-38,2
	Begge kjønn	15,6	8,8	-43,8
20 år og over	Menn	4,5	2,9	-35,3
	Kvinner	2,2	1,4	-33,8
	Begge kjønn	3,4	2,2	-35,2

Vi ser at det har vært en nedgang i ulykkesinnblandingen både blant 18- og 19-åringene og blant resten av førerne. Nedgangen er imidlertid størst for den yngste gruppen, med 44 % lavere innblanding i etterperioden enn i førperioden, mot 35 % lavere i kontrollgruppen, og forskjellen mellom gruppene er klart statistisk signifikant ($RRR=0,87$; $z=5,16$; $p<0,0001$)⁷. Når vi deler opp gruppene etter kjønn, ser vi at nedgangen er størst blant de yngste både for kvinner og menn. Forskjellen sammenlignet med kontrollgruppen er statistisk signifikant bare for menn ($z=4,94$; $p<0,0001$). Det kan henge sammen med at både antall førerkort og antall ulykker per førerkort er lavere i utgangspunktet blant kvinnene. Dessuten er det trolig slik at unge menn får flere prikker, slik at effekten av prikkbelastningsordningen vil være sterkere for dem.

4.2 Forsikringsrapporterte ulykker

Vi har også gjennomført en analyse av databasen TRAST fra Finans Norge, som er basert på skademeldinger til forsikringsselskapene. Heller ikke her har vi informasjon om hvor lenge de innblandede førerne har hatt førerkort, og det er derfor ikke mulig å velge ut bare førere i prøveperioden. Aldersinndelingen er også noe grovere enn for personskadeulykkene (se avsnitt 4.1), slik at den yngste aldersgruppen i statistikken omfatter alle under 25 år. Vi har sammenlignet endringene fra før- til etterperioden mellom førere under 25 år og øvrige aldersgrupper. Andelen førere som har hatt førerkort mindre enn to år, vil være langt større i den yngste gruppen, da de aller fleste som tar førerkort, er i denne gruppen. Dersom dobbel prikkbelastning i prøveperioden har påvirket ulykkene, vil vi derfor forvente en større nedgang i ulykkesrisikoen for den yngste gruppen. Tabell 6 viser ulykkesinnblandede førere per 1000 førerkort før og etter endringen, fordelt på aldersgruppene 18 – 24 år og øvrige aldersgrupper.

Tabell 6. Personbilførere innblandet i forsikringsrapporterte trafikkulykker, etter aldersgruppe og kjønn. Førere per 1000 førerkort.

Aldersgruppe	Kjønn	Førperiode (2004 – 2010)	Etterperiode (2012 – 2015)	Endring før-etter (%)
18 – 24 år	Menn	141,8	106,0	- 25,3
	Kvinner	72,0	65,9	- 8,4
	Begge kjønn	109,7	87,4	- 20,3
25 år og over	Menn	98,3	95,3	- 3,0
	Kvinner	58,4	61,6	5,4
	Begge kjønn	79,7	79,3	- 0,5

Som for personskadeulykkene ser vi at nedgangen er større for menn enn for kvinner. Nedgangen er signifikant større for den yngste gruppen både for menn ($RRR=0,77$; $z=55,5$; $p<0,0001$) og for kvinner ($RRR=0,87$; $z=20,7$; $p<0,0001$).

⁷ Signifikanstesting av forskjellene mellom førergruppene når det gjelder endring over tid i ulykkesinnblanding er gjort ved at endringen først er omregnet til relativ risiko. Forholdet mellom gruppenes relative risikoendringer ($RRR = \text{«Relative Risk Ratio»}$) er så testet som beskrevet av Altman og Bland (2003).

Det skal nevnes at det er en betydelig andel av skadene i TRAST-registeret hvor det ikke er oppgitt alder på fører. Denne andelen har imidlertid gått ned fra ca. 9 % i førperioden til ca. 4 % i etterperioden; bortfallet kan derfor ikke forklare nedgangen i ulykker blant de yngste førerne.

4.3 Sammenfatning av ulykkesanalysene

Både analysene av personskadeulykker og av forsikringsrapporterte ulykker viser at det har vært signifikant større nedgang i ulykkesinnblanding per førerkort i den yngste aldersgruppen enn blant øvrige bilførere fra før til etter at det ble innført dobbel prikkbelastning i prøveperioden. Dette resultatet er forenlig med at dobbel prikkbelastning har påvirket ulykkesrisikoen i forventet retning, men vi kan likevel ikke trekke noen sikker konklusjon ut fra dette resultatet alene. Vi kan ikke utelukke andre forklaringer på nedgangen i ulykkesrisiko blant de yngste førerne. Det forhold at nedgangen har vært så mye større blant de yngste, betyr at resultatet ikke kan forklares av den generelle bedringen i trafiksikkerheten de siste årene, men må henge sammen med spesifikke endringer i atferd blant de yngste førerne, eventuelt som følge av spesifikke tiltak rettet mot denne gruppen.

Siden vi har regnet ulykkesinnblanding per førerkort, må vi også ta forbehold om at det kan ha skjedd aldersspesifikke endringer i gjennomsnittlig kjørelengde. Dersom det er slik at yngre kjører relativt mindre nå enn de gjorde før endringen, sammenlignet med øvrige bilførere, kan dette bety at beregningene ovenfor overestimerer nedgangen i risiko for de yngste. Vi har ikke eksponeringsdata for hvert år i før- og etterperiodene. Imidlertid finnes det data om kjørelengde i de nasjonale reisevaneundersøkelsene i 2009 og i 2013/2014, som viser at det ikke har vært noen nedgang i gjennomsnittlig kjørelengde i aldersgruppen 20-24 år. Ifølge Nordbakke mfl. (2016) var gjennomsnittlig daglig kjørelengde blant 18-24-åringene med førerkort 24,5 km i 2009 og 24,1 km i 2013/2014. Imidlertid har det vært en nedgang for aldersgruppen 18-19 år (Bjørnskau, 2011; 2015), dvs. at det har vært en økning i aldersgruppen 20-24 år. Dette tyder på at nedgangen i antall ulykker per førerkort delvis kan forklares av lavere eksponering når det gjelder analysene for aldersgruppen 18-19 år (personskadeulykker), men ikke når det gjelder aldersgruppen 18-24 år samlet (forsikringsrapporterte ulykker).

5 Spørreundersøkelse blant bilførere

5.1 Tema for undersøkelsen

Det ble gjennomført en internetbasert spørreundersøkelse blant bilførere for å kartlegge følgende forhold:

- Antall fartsovertrедelser
- Kunnskap om prikkbelastningsordningen
- Opplevd effekt av ordningen på kjøreatferd
- Holdninger til prikkbelastning
- Endring i kjøreatferd blant førere som hadde fått prikker

Spørreskjemaet er gjengitt i vedlegg 4. Det var lagt inn filtre i spørreskjemaet slik at spørsmål om virkning av ilagte prikker bare ble stilt til førere som faktisk hadde pådratt seg prikker. Undersøkelsen var meldt til Norsk senter for forskningsdata (NSD).

5.2 Utvalg

Spørreundersøkelsen ble gjennomført blant fire utvalg av bilførere:

- a) Førere som hadde hatt førerkort i mer enn to år og hadde pådratt seg 2 eller 3 prikker.
- b) Førere som hadde hatt førerkort i mer enn to år og hadde pådratt seg 4 prikker eller mer.
- c) Førere som hadde hatt førerkort mindre enn to år og hadde pådratt seg 4 prikker eller mer. Disse førerne var i prøveperioden for førerkort og skulle dermed ha dobbel prikkbelastning.
- d) Tilfeldig utvalg av bilførere, uavhengig av prikkbelastning.

Utvalgene *a*, *b* og *c* besto av 1000 førere i hvert utvalg, som ble trukket fra prikkregisteret. Uttrekket ble foretatt av Vegdirektoratet etter forhåndsgodkjenning av Politidirektoratet. Invitasjonsbrev til å delta ble utformet av TØI i samråd med Vegdirektoratet, som sto for utsendelse av brevene per post. Brevne inneholdt lenke til en internettside for spørreundersøkelsen.

Utvalg *d* besto av førere som var trukket tilfeldig fra Førerkortregisteret. Disse førerne hadde deltatt i tidligere spørreundersøkelser om andre tema og hadde sagt seg villige til å delta i nye undersøkelser. Vi hadde derfor epostadresser til disse, og invitasjonene ble sendt som epost til 3170 førere, med lenke direkte til spørreundersøkelsen.

Invitasjonsbrevne er gjengitt i vedlegg 2 og 3.

5.3 Data

Tabell 7 gir en oversikt over antall besvarte spørreskjemaer i de ulike utvalgene. At svarprosenten er vesentlig høyere i det tilfeldige utvalget, skyldes at dette bestod av førere som på forhånd hadde sagt seg villige til å delta i spørreundersøkelser. Svarprosenten på

rundt 20 i de øvrige utvalgene er i samme størrelsesorden som i andre undersøkelser vi har gjennomført med tilsvarende metode. Kategorien «ufullstendig» omfatter førere som hadde svart på deler av skjemaet og som hadde avbrutt før alle spørsmålene var besvart. De fleste av disse hadde besvart et betydelig antall spørsmål, og vi har derfor inkludert dem i analysene. Dette betyr at antall besvarelser totalt varierer noe mellom spørsmålene. Det var i tillegg rundt 15 førere som bare hadde åpnet skjemaet uten å svare på noen av spørsmålene om prikkbelastning; disse er ikke inkludert i tabell 7.

Tabell 7. Utsendte og besvarte spørreskjemaer. Antall og prosent.

Utvalg	Utsendte invitasjoner	Besvarelser			
		Fullstendig	Ufullstendig	Total	Prosent
2-3 prikker	1000	191	19	210	21,0
4+ prikker	1000	175	24	199	19,9
Prøveperiode	1000	198	32	230	23,0
Tilfeldig	3170	1325	ukjent	1325	41,8

5.4 Resultater

5.4.1 Bakgrunnsfaktorer

Tabell 8 viser noen bakgrunnsfaktorer for de tre utvalgene «2-3 prikker», «4+ prikker» og «Tilfeldig utvalg». Vi har ikke inkludert førerne i prøveperioden i tabellen, da disse i utgangspunktet skiller seg klart fra de øvrige når det gjelder alder.

Tabell 8. Kvinneandel, aldersfordeling og årlig kjørelengde, etter utvalg. Prosent.

Bakgrunnsvariabel	2-3 prikker	4+ prikker	Tilfeldig utvalg
Andel kvinner	21,5	20,4	32,0
Alder 18-24 år	5,7	27,6	15,2
Alder 25-39 år	23,0	21,4	13,6
Alder 40-54 år	42,6	28,6	27,3
Alder 55 år og over	28,7	22,4	43,9
Årlig kjørelengde over 20000 km	33,5	48,5	30,0

Vi ser at kvinneandelen er betydelig lavere blant førerne som har fått prikker enn i det tilfeldige utvalget; dvs. at førerne som pådrar seg prikker, i større grad er menn. Når det gjelder aldersfordeling, finner vi at de som har fire prikker eller mer, er vesentlig yngre enn de øvrige førerne, hele 28 % er i aldersgruppen 18-24 år, mot henholdsvis 6 % og 15 % blant dem som har to eller tre prikker, og førerne i det tilfeldige utvalget. Hovedtyngden av førerne som har to eller tre prikker, er i aldersgruppen 40-54 år.

5.4.2 Fartsovertrедelser

Tabell 9 viser andel førere i de fire utvalgene som svarer at de har fått forenklet forelegg eller bot for fartsovertrедelser i ulike fartsgrensesoner. Det er gjennomgående færre som har fått bot eller forelegg blant førerne i prøveperioden og i det tilfeldige utvalget. Forklaringen når det gjelder førerne i prøveperioden, er at disse har hatt førerkort mindre enn to år og derfor har hatt færre muligheter til å pådra seg bøter og forelegg. Lavere andel bøter og forelegg i det tilfeldige utvalget enn i utvalgene med prikker, er også forventet i og med at bare seks prosent av førerne i det tilfeldige utvalget svarer at de har pådratt seg prikker.

Tabell 9. Førere som har fått bøter eller forelegg for fartsovertrедelser, etter fartsgrensesone og utvalg. Prosent.

Fartsgrense	2-3 prikker	4+ prikker	Prøveperiode	Tilfeldig
30 km/t	11,5	13,3	8,0	8,5
40 km/t	11,1	8,2	5,8	2,7
50 km/t	46,6	39,3	18,3	19,3
60 km/t	49,5	49,0	38,8	23,3
70 km/t	22,6	33,2	11,6	10,9
80 km/t	46,2	52,6	23,2	25,3
90 km/t	10,1	12,8	4,0	5,3
100 km/t	6,7	10,7	4,5	2,0

5.4.3 Overtrедelser som har medført prikker

Førerne som hadde fått prikker, ble spurt om hvordan prikkene i løpet av de siste 3 år fordelte seg på type overtrедelse. Resultatene er vist i tabell 10.

Tabell 10. Førere som har fått prikker siste 3 år, etter utvalg og type overtrедelse. Antall, og prosent av førerne i hvert utvalg.

Overtrедelse		Utvalg			
		2-3 prikker	4+ prikker	Prøveperiode	Tilfeldig
Overtrедelse av fartsbegrensning	Antall	174	163	187	63
	Prosent	83,3	83,2	83,1	78,8
Kjøring mot rødt lys	Antall	2	2	4	2
	Prosent	1,0	1,0	1,8	2,5
Ulovlig forbikjøring	Antall	2	4	5	2
	Prosent	1,0	2,0	2,2	2,5
Brudd på vikeplikt	Antall	3	4	5	1
	Prosent	1,4	2,0	2,2	1,3
Andre overtrедelser	Antall	13	16	26	13
	Prosent	6,2	8,2	11,6	16,3

Vi ser at den klart hyppigste overtredelsestypen som har gitt prikker, er overskridelse av fartsgrensen. Fordelingen av prikker på type overtredelse er nokså lik for gruppene. Det ser imidlertid ut til det i det tilfeldige utvalget er relativt færre som har fått prikker for fartsovertredelse og flere for «andre overtredelser» (som bl.a. omfatter for kort avstand til forankjørende, kjøring over sperrefelt, og manglende sikring av barn). Imidlertid vil vi påpeke at antallet førere med prikker totalt er lavt i dette utvalget (80 førere), slik at dette avviket kan skyldes tilfeldigheter.

5.4.4 Kjennskap til prikkbelastningsordningen

Kunnskap om antall prikker ved ulike forseelser

Tabell 11 viser andelen korrekte svar på spørsmål om antall prikker ved ulike overtredelser som faktisk gir prikker. For de fleste spørsmålene er det under 1/3 av førerne som har svart riktig, og en betydelig andel tror at disse overtredelsene ikke gir prikker i det hele tatt. Imidlertid er andelen korrekte svar noe høyere for fartsovertredelser enn for andre overtredelser, og andelen som har svart «0» er lavere. Vi ser videre at de som har fire prikker eller mer, i større grad svarer riktig, sammenlignet både med dem som har tre prikker og mindre, og med det tilfeldige utvalget.

Tabell 11. Svar på spørsmål om antall prikker ved ulike prikk-givende overtrедelser, etter utvalg. Prosent som har svart riktig (antall prikker), og som har svart «null prikker».

Overtredelse	Svar	2-3 prikker	4+ prikker	Tilfeldig utvalg
Kjøre mot rødt lys i lyskryss	Riktig (3)	31,4	39,4	29,4
	0	37,2	33,1	18,4
Kjøre mot rødt lys i andre sammenhenger	Riktig (3)	31,7	37,0	29,7
	0	38,3	34,8	18,3
Ulovlig forbikjøring foran eller i veikryss	Riktig (3)	27,4	34,4	28,9
	0	38,5	35,1	18,3
Ulovlig forbikjøring der sikten er hindret ved bakketopp, kurve eller på annen måte	Riktig (3)	26,1	36,9	28,1
	0	37,8	35,4	18,4
Ulovlig forbikjøring foran gangfelt	Riktig (3)	24,6	32,8	27,4
	0	38,1	39,1	18,1
Unnlåte å sikre barn under 15 år i bil	Riktig (2)	25,6	33,1	28,3
	0	43,0	41,9	23,8
Ikke overholde vikeplikten etter «Stopp»-skilt	Riktig (3)	25,4	31,3	27,5
	0	39,8	37,3	19,8
Ikke overholde vikeplikten for gående eller syklende der det skal kjøres inn ved svinging	Riktig (3)	20,9	25,2	24,6
	0	43,5	41,5	22,4
Kjøre over sperrefelt begrenset av heltrukken gul linje eller parallelle gule sperrelinjer	Riktig (3)	27,7	27,2	24,4
	0	42,9	27,2	22,9
Ikke overholde vikeplikten etter trafikk-skilt «Vikeplikt»	Riktig (3)	23,1	27,6	20,3
	0	41,9	43,3	25,6
Ikke overholde vikeplikten for trafikk fra høyre	Riktig (3)	25,2	26,0	24,5
	0	44,5	48,8	25,9
Ikke overholde vikeplikten ved utkjøring fra parkeringsplass, eiendom e.l.	Riktig (3)	23,7	22,3	20,0
	0	49,1	51,2	31,8
Kjøring med for liten avstand til forankjørende	Riktig (3)	24,0	32,3	20,9
	0	43,8	42,5	29,4
Kjøre 65 km/t i 50-sone	Riktig (2)	41,1	43,8	36,7
	0	23,2	20,4	17,4
Kjøre 75 km/t i 50-sone	Riktig (3)	31,1	43,6	30,5
	0	25,8	23,7	15,5
Kjøre 100 km/t i 80-sone	Riktig (2)	42,0	45,1	33,1
	0	24,6	22,4	18,3
Kjøre 110 km/t i 80-sone	Riktig (3)	39,4	48,3	30,5
	0	25,0	21,5	15,1

Tabell 12 viser andel som har svart korrekt på spørsmål om antall prikker for overtredelser som faktisk ikke medfører prikkbelastning, dvs. at riktig svar er «null». Her ser vi at andelen korrekte svar er betydelig høyere enn for overtredelsene som gir prikker, noe som skyldes en generell tendens til å svare «0» på disse spørsmålene. Dette kan skyldes at mange ikke har kunnskap om prikkbelastningsordningen i det hele tatt.⁸

Tabell 12. Førere som har svart riktig («0») på spørsmål om antall prikker ved overtredelser som ikke gir prikker, etter utvalg. Prosent.

Overtredelse	2-3 prikker	4+ prikker	Tilfeldig utvalg
Kjøre med promille over 0,2	53,2	67,3	33,4
Ikke bruke bilbelte	50,0	58,0	31,8
Krysse heltrukken midtlinje	42,9	40,9	25,1
Kjøre i kollektivfelt	55,3	52,8	30,9
Ikke bruke blinklys ved kryss eller avkjørsel	62,2	66,7	45,0
Kjøre mot enveiskjøring	44,8	47,6	24,3
Kjøre 55 km/t i 50-sone	52,1	62,3	51,0
Kjøre 90 km/t i 80-sone	38,7	44,4	35,0

Kunnskap om andre forhold ved prikkbelastningsordningen

Førerne ble spurt om hvor mange prikker i løpet av en treårsperiode som ville føre til tap av føreretten. Her finner vi høyest andel korrekte svar (8 prikker) blant førerne i prøveperioden (81,9 %) og dem som har fire prikker eller mer (80,1 %), mens andelen er 70,1 % blant dem som har tre prikker eller mindre, og bare 44,9 % i det tilfeldige utvalget. Dette kan tolkes som at kunnskapen om dette er størst blant dem som har høyest sannsynlighet for å miste føreretten ved nye overtredelser, og som formodentlig også har mottatt skriftlig varsel om dette.

Dataene tyder også på at de fleste førerne er rimelig godt orientert om hvor mange prikker de har pådratt seg. I gruppen '2-3 prikker' er det 76 % som svarer at de har to eller tre prikker i løpet av siste treårsperiode, i gruppen '4+ prikker' er det 86 % som svarer fire eller mer, og i 'Prøveperioden' er det 95 % som svarer fire eller mer.

Førerne ble videre presentert for en serie faktapåstander om prikkbelastningsordningen, hvor de skulle svare 'ja' eller 'nei' på om påstanden er riktig. Tabell 13 viser andelen riktige svar. For de aller fleste påstandene er det en høyere andel som svarer riktig blant dem som har flest prikker, dvs. gruppene '4+ prikker' og «Prøveperioden».

Tabell 13. Førere som har svart riktig på påstander om prikkbelastningsordningen, etter utvalg.* Prosent.

⁸ For spørsmålene som er vist i tabell 11, 12 og 13, inneholdt spørreskjemaet en «vet ikke»-kategori for utvalgene med prikker, men ikke for det tilfeldige utvalget. «Vet ikke»-kategorien ble utelatt fra analysen før beregning av prosentandeler, for å gjøre utvalgene mest mulig sammenlignbare. Dette betyr imidlertid at antallet som har svart og som inngår i tabellene, varierer betydelig mellom spørsmålene. For gruppen '2-3 prikker' varierer *n* fra 70 til 191, for gruppe '4+ prikker' fra 87 til 178, for 'Tilfeldig utvalg' fra 1303 til 1323, og for 'Prøveperioden' fra 158 til 202.

Påstand	Riktig svar	2-3 prikker	4+ prikker	Prøveperiode	Tilfeldig utvalg
Politiet kan gi prikker	Ja	96,9	98,9	96,5	95,9
Statens vegvesen kan gi prikker	Nei	47,6	52,9	49,1	49,8
Hovedregelen er at du får 3 prikker for en overtrедelse	Ja	25,4	19,0	25,5	30,2
Hovedregelen er at du får 2 prikker for en overtrедelse	Nei	53,8	60,8	53,8	62,2
Prikker blir slettet etter 3 år	Ja	93,0	96,6	94,4	85,5
Prikker blir slettet etter 2 år	Nei	95,8	98,3	97,4	94,8
Prikker kommer i tillegg til vanlig straff (bot, forelegg e.l.)	Ja	96,8	98,3	99,0	93,6
Etter registrering av 4 prikker får du skriftlig varsel	Ja	71,4	78,2	85,3	67,4
Det er mulig å klage på den enkelte registrering av prikker	Nei	12,4	18,6	7,9	22,2
Prikkbelastningssystemet (PBS) medfører at du kan miste førerkortet i 1 år	Nei	32,8	47,4	35,8	28,8
PBS medfører at du kan miste førerkortet i 6 måneder	Ja	81,4	89,7	90,4	69,9
PBS medfører at du kan få fengselsstraff i 2 uker	Nei	70,9	61,5	37,5	72,4
PBS medfører at de som har mistet førerkortet, må ta førerprøven på nytt	Nei**	49,5	59,3	77,4	51,9
PBS medfører at bare de med førerkort nyere enn 2 år må ta førerprøven på nytt etter å ha mistet førerkortet	Ja	68,5	74,0	72,2	59,9
PBS innebærer at du får en bot beregnet ut fra egen inntekt	Nei	73,9	80,0	79,4	54,8
Ved for mange prikker må du delta på et kurs om lovbrudd i trafikken	Nei	73,9	82,8	74,8	63,1

* Se fotnote 8 på side 28.

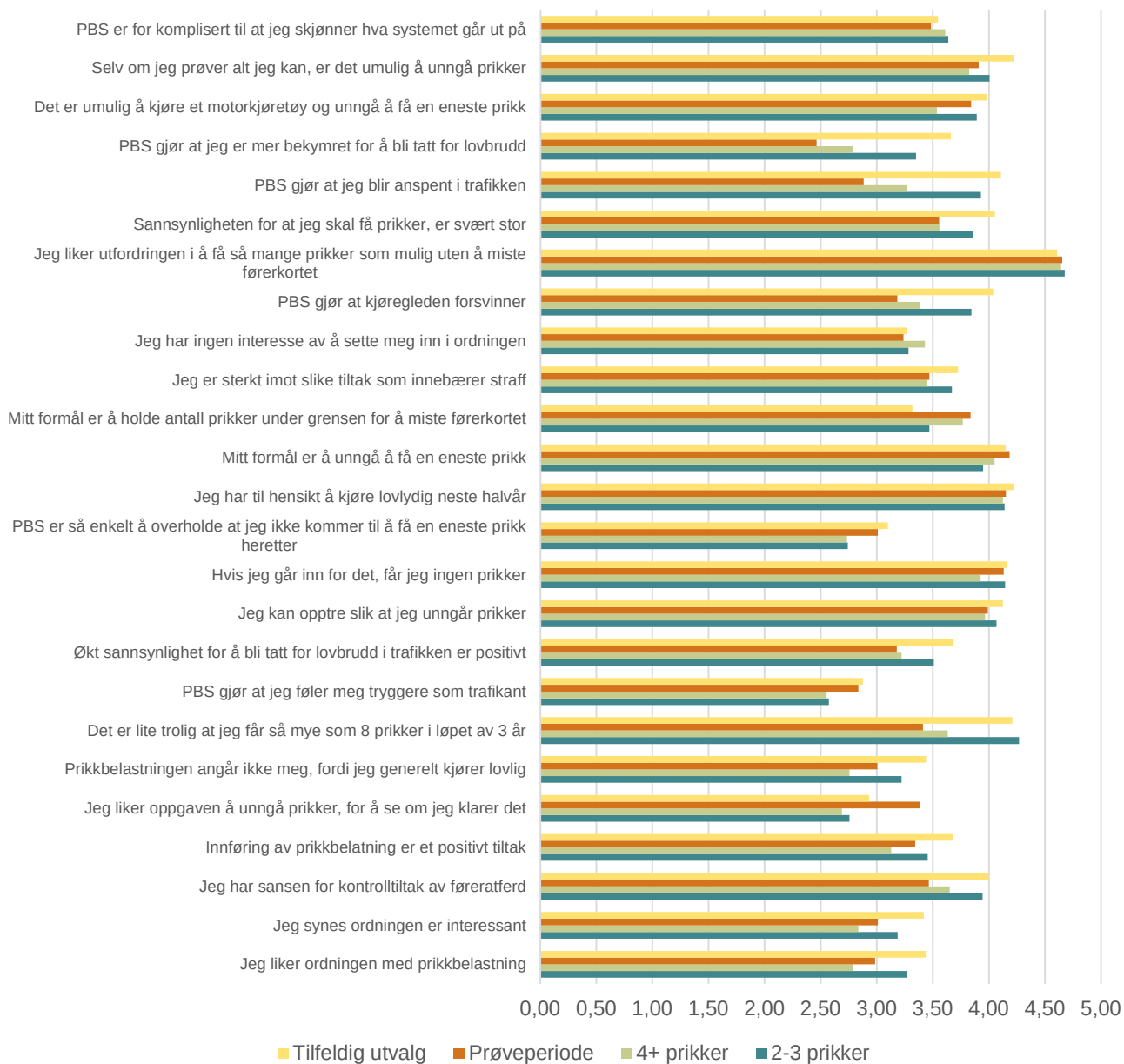
** Korrekt svar for 'Prøveperiode' er 'Ja'

5.4.5 Førernes holdninger, forventninger og intensjoner

Spørreskjemaet inneholdt en liste over påstander hvor førerne skulle uttrykke grad av enighet på en femdelt skala (fra «svært enig» til «svært uenig») for hver påstand. Påstandene omfattet synspunkter på prikkbelastningsordningen, vurdering av sannsynlighet for nye prikker, mulighet for å unngå prikker, samt intensjoner om dette.

For hver påstand ble det beregnet gjennomsnittsskårer på skalaen fra 1 til 5 for hver gruppe. Siden noen av påstandene var formulert positivt (f.eks. 'Jeg liker ordningen med

prikkelastning) og andre negativt ('Jeg er sterkt imot slike tiltak som innebærer straff'), ble svarene kodet slik at høy skåre betyr positiv holdning etc. for alle påstandene. Gjennomsnittsskårene er vist i figur 9.



Figur 9. Grad av enighet i påstander om prikkbelastningsordningen, etter utvalg av førere. Gjennomsnitt på skala fra 1 til 5, hvor 5 er mest «positivt» når det gjelder lovlydighet, trafiksikkerhet og ønske eller intensjon om å unngå prikker.

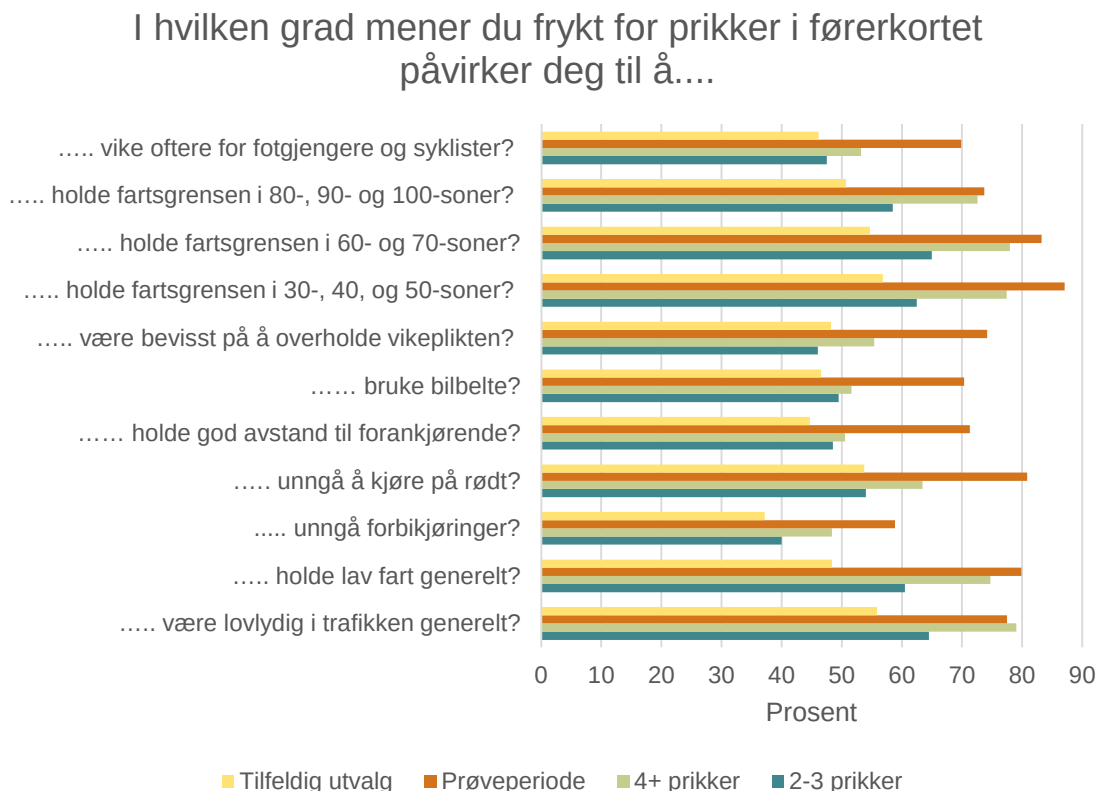
Førerne i det tilfeldige utvalget skårer mest positivt på hele 18 av de 25 påstandene i figur 9. Førere med 4 prikker eller mer (enten '4+ prikker' eller 'Prøveperiode') skårer mest negativt på 22 av påstandene. Det er altså en klar sammenheng mellom det å ha få prikker og positive vurderinger av og holdninger til prikkbelastningsordningen.

5.4.6 Virkninger av prikkbelastningsordningen på kjøreatferd

Førerne i alle de fire utvalgene ble spurt om i hvilken grad prikkbelastningsordningen påvirket ulike aspekter ved kjøreatferden. Dessuten ble førere som hadde pådratt seg prikker, spurt om dette hadde ført til endringer i kjøreatferden.

Virkninger av prikkbelastningsordningen på kjøreatferd (allmennpreventiv effekt)

Alle førerne fikk spørsmål om i hvilken grad «frykt for prikker i førerkortet» påvirket dem til mer lovlydig atferd i trafikken. Andelene som har svart «I stor grad» eller «I noen grad» er vist i figur 10.



Figur 10. Førere som har svart 'I stor grad' eller 'I noen grad' på spørsmål om i hvilken grad de påvirkes av frykt for prikker i førerkortet, etter utvalg. Prosent.

Det er førerne i prøveperioden (som har 4 prikker eller mer) som i størst grad svarer at frykt for prikker påvirker kjøringen deres. Dette kan muligens forklares av at dette er den gruppen som har størst risiko for å miste førerkortet ved nye overtredelser.

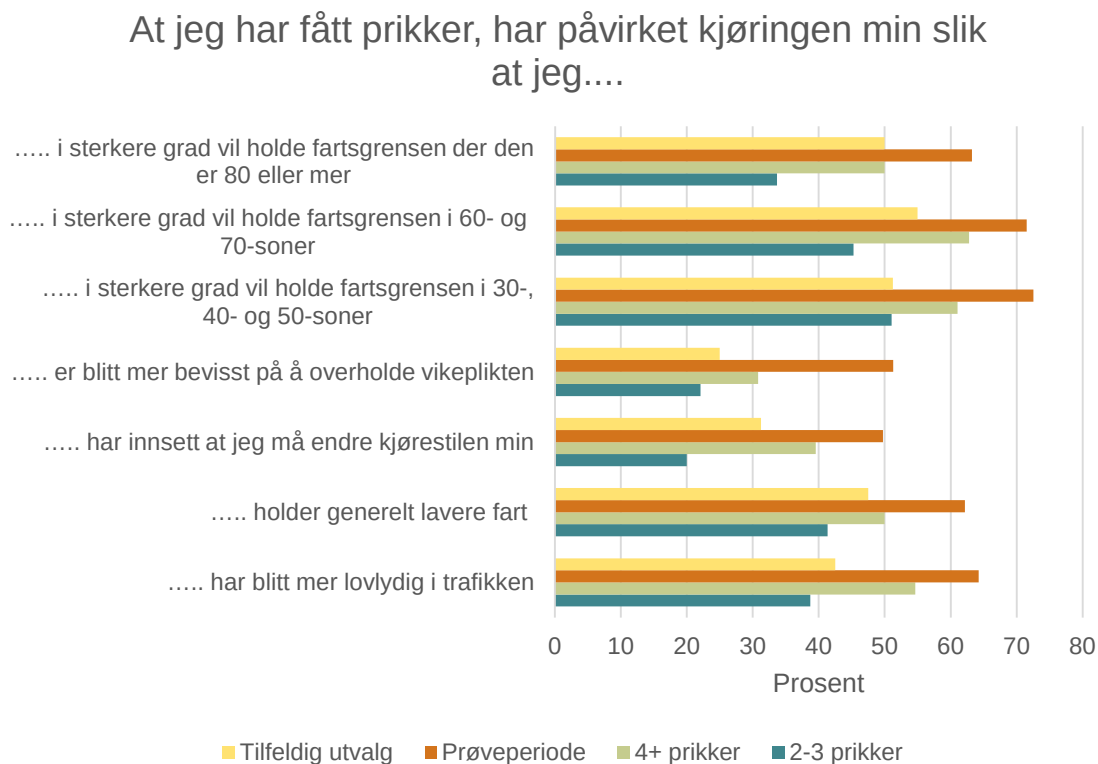
Dernest følger de øvrige førerne som har 4 prikker eller mer; en del av dem har også så mange prikker at de vil miste førerkortet ved neste overtredelse.

De som i minst grad påvirkes av frykt for prikker, er førerne i det tilfeldige utvalget. I og med at et fåtall i denne gruppen har prikker, har de også mindre grunn til å frykte nye prikker. Men også i denne gruppen er det en betydelig andel som sier at de påvirkes av frykt for prikker. Prosentandelen som har svart 'I stor grad' eller 'I noen grad' varierer mellom 37 % og 57 % i det tilfeldige utvalget.

Den atferden som ser ut til å påvirkes mest av frykt for prikker, er overholdelse av fartsgrensene. Dette tyder på at bilføreres frykt for prikker i førerkortet først og fremst er relatert til fartsovertredelser.

Fører prikkbelastning til atferdsendring (individualpreventiv effekt)?

Førerne som hadde prikker i førerkortet, ble spurt om i hvilken grad dette hadde påvirket ulike aspekter ved kjøringen deres. Andelene som har svart «I stor grad» eller «I svært stor grad» er vist i figur 11.



Figur 11. Førere som svarer at deres kjøreatferd er blitt påvirket «I stor grad» eller «I svært stor grad» av at de har fått prikker, etter utvalg og Prosent.

Det er førerne i prøveperioden som i størst grad svarer at kjøreatferden deres er blitt påvirket av at de har fått prikker. Dette gjelder for alle atferdskategoriene det ble spurt om. Andelen som svarer «I stor grad» eller «I svært stor grad» varierer mellom 50 og 73 % for denne gruppen. Deretter følger de øvrige førerne med fire prikker eller mer, mens gruppen med to eller tre prikker og det tilfeldige utvalget svarer i mindre grad at de er blitt påvirket. Vi gjør oppmerksom på at antallet førere med prikker i det tilfeldige utvalget er lavere enn for de øvrige utvalgene, slik at den statistiske usikkerheten er større for dette utvalget.

6 Diskusjon og konklusjoner

Gjennomgangen av medieoppslag om endringene i prikkbelastningsordningen i 2011 viser at den nye ordningen ble hyppig omtalt i det året den ble innført. Ordningen er sjeldnere omtalt i de etterfølgende årene. Det er enkelt å finne informasjon om prikkordningen hvis man søker på internett, men grundig omtale av alle reglene for prikkbelastning er sjeldnere å finne i andre media. Det er likevel grunn til å tro at omtalen har vært tilstrekkelig til at de fleste bilførere er kjent med hovedinnholdet i ordningen. Og for førere i prøveperioden er det grunn til å tro at de har mottatt informasjon om ordningen i forbindelse med føreropplæringen.

Spørreundesøkelsen viser at et flertall av førerne, både i det tilfeldige utvalget og blant dem som har fått prikker, er kjent med at ulike overtrедelser fører til prikkbelastning, selv om de færreste svarer riktig på *antall* prikker for de enkelte overtrедelsene. Det er dessuten en betydelig andel som har mangelfull kunnskap om ordningen, både ved at de angir én eller flere prikker for overtrедelser som ikke gir prikker (f.eks. promillekjøring, manglende bruk av bilbelte eller blinklys, eller kjøring i kollektivfelt eller mot enveiskjøring), og at de svarer «null» for overtrедelser som faktisk gir prikker. Ikke overraskende er andelen som svarer korrekt på faktaspørsmålene, høyest blant førerne som har fått prikker.

Analysene av prikkregisteret viser klart at sannsynligheten for å få nye prikker, reduseres når en fører har fått mer enn fire prikker i førerkortet. Når førere med fem prikker har lavere sannsynlighet for nye prikker enn de som har fire prikker, kan det være et resultat av at alle med fire prikker eller mer har fått tilsendt varselbrev, i tillegg til at de fleste trolig vet hvor mange prikker de har, og at de nærmer seg grensen for førerkortinndragning. Og når sannsynligheten for nye prikker er enda lavere blant dem som har seks prikker eller mer, sammenlignet med førere med fem prikker, er det trolig en effekt av at førerne vet at førerkortet vil bli inndratt ved neste overtrедelse. Dette viser at prikkbelastningsordningen har den tilsktede effekten på gjentakelsesovertrедere og reduserer sannsynligheten for nye overtrедelser når en har fått mange prikker. Det er grunn til å tro at dette også bidrar til nedgang i antall ulykker. Dette er det imidlertid vanskelig å påvise, da antallet som har fått så mange prikker at sannsynligheten for nye prikker går ned, er så lavt at effekten på ulykkestall trolig ikke er målbar.

For førere som har mellom to og fire prikker, finner vi at sannsynligheten for nye prikker *øker* med antall tidligere prikker. Den mest sannsynlige forklaringen på dette er at et høyt antall prikker i løpet av en gitt periode indikerer en tendens til å begå nye overtrедelser, og at gjentakelsesovertrедerne endrer sin atferd vesentlig først når de får så mange prikker at de mottar varselbrev og/eller risikerer inndragning av førerkortet. Det skal også påpekes at selv om sannsynligheten for nye prikker for dem som har seks prikker eller mer, er lavere enn for dem som har fire prikker, er den fortsatt like høy eller høyere enn sannsynligheten blant dem som har null prikker. Dette betyr at tendensen til å begå nye overtrедelser ikke fullt ut oppveies av frykten for inndragning av førerkortet.

Resultatene bekrefter begge hypotesene som ble formulert på forhånd, nemlig 1) at sannsynligheten for nye prikker er høyere for dem som har fått noen prikker fra før enn for dem som ikke har prikker fra før, fordi prikkene indikerer en tendens til å begå overtrедelser i trafikken, og 2) at sannsynligheten for nye prikker avtar når antall tidligere prikker er så høyt at en risikerer inndragning av førerkortet ved neste overtrедelse. Til

sammen predikerer disse to hypotesene en omvendt U-formet sammenheng mellom tidligere prikker og sannsynligheten for nye prikker, som er det vi finner.

Tendensen til at de som har mange prikker, endrer sin kjøreatferd, bekreftes av data fra spørreundersøkelsen. Førere som har fire prikker eller mer, svarer i større grad at de har endret sin kjøring i retning av mer lovlydig atferd, sammenlignet med dem som har ingen eller få prikker. Men også blant dem som har ingen eller få prikker, er det en betydelig andel som svarer at kjøreatferden påvirkes av prikkbelastningsordningen. Det er derfor grunn til å tro at ordningen også har en allmennpreventiv effekt i tillegg til den individualpreventive effekten på førere som risikerer å miste førerkortet ved neste overtredelse.

Når det gjelder førere i prøveperioden, som er en særlig viktig målgruppe for endringene som ble gjennomført i 2011, finner vi i den ene sammenligningen (figur 8) at sannsynligheten for nye prikker går ned for førere som har mer enn fire prikker. Førerne med mer enn fire tidligere prikker har signifikant lavere sannsynlighet for nye prikker enn dem som har null prikker, en effekt vi finner bare blant førerne i prøveperioden og ikke blant førere generelt. Dette kan tolkes som at avskrekkingseffekten av prikkbelastningsordningen er relativt sterkere blant disse førerne. Det kan ha sammenheng med at konsekvensene av inndratt førerkort er alvorligere for førere i prøveperioden, i og med at de må gå opp til ny førerprøve med ny toårig prøveperiode. Dette støttes også av at det er denne gruppen som i størst grad svarer at kjøreatferden deres påvirkes av prikkbelastningsordningen generelt og av at de har pådratt seg prikker.

Det ser også ut til at andelen førere med prikker som svarer at prikkbelastningen har påvirket kjøringen deres, er noe høyere enn det som ble funnet i forrige evaluering av prikkbelastningsordningen, som SINTEF gjennomførte i 2004-2007 (Stene mfl., 2008). Blant førere som hadde seks prikker eller mer, fant de eksempelvis for utsagnet «Antall prikker jeg har fått, har påvirket min kjøring slik at jeg har blitt mer lovlydig i trafikken» at 33 % svarte at dette stemte bra eller meget bra. I vår undersøkelse fant vi for tilsvarende utsagn at 55 % av førerne med fire prikker eller mer svarte at de var påvirket i stor grad eller i svært stor grad. Tilsvarende forskjeller finner vi også for utsagnene om lavere fart generelt, endring av kjørestil samt overholdelse av vikeplikt og fartsgrenser. Selv om svaralternativene var noe ulike i de to undersøkelsene, tyder svarene på at førerne i større grad påvirkes av prikkbelastning nå enn de gjorde for ti år siden. Dette kan i så fall ha sammenheng med at ordningen er blitt strengere.

For førere i prøveperioden var det mulig å undersøke effekten på ulykker ved å sammenligne endringen i ulykkesrisiko fra før til etter innføring av dobbel prikkbelastning i 2011. Ulykkesanalysen viser at nedgangen i antall ulykker per førerkort fra før til etter 2011 har vært større for aldersgruppen 18-24 år (hvor en betydelig andel er i prøveperioden) enn blant øvrige førere. Nedgangen i aldersgruppen 18-19 år kan i noen grad forklares av at de kjører mindre, men for gruppen 18-24 år samlet har det ikke vært noen endring i eksponeringen. Imidlertid må vi ta forbehold om at større nedgang i risiko blant unge førere kan skyldes andre forhold som vi ikke har kunnet ta hensyn til i disse analysene.

Et spørsmål vi ikke kan besvare, er hvilken effekt prikkbelastningsordningen har for dem som får så mange prikker at de får inndratt førerkortet. Vil de endre sin atferd når de får førerkortet tilbake? På grunnlag av tallene i vedlegg 1 finner vi at ca. 20 000 førere med permanent førerrett har fått inndratt førerkortet i løpet av treårsperioden vi har data for⁹; dette utgjør 11 % av dem som har fått prikker. Blant førerne i prøveperioden er tilsvarende tall ca. 2300 førere; dette tilsvarer 37 % av dem som har fått prikker. Kunnskap om

⁹ Dette inkluderer også førere som har fått inndratt førerkortet av andre grunner enn for mange prikker.

sannsynligheten for nye prikker blant disse førerne ville gitt enda bedre grunnlag for å evaluere effekten av prikkbelastningsordningen. I prinsippet ville det vært mulig å undersøke dette med data fra prikkregisteret, dersom vi hadde tilgang til historikk for hver enkelt fører når det gjelder tidspunkter både for illeggelse av prikker, inndragning av førerkort og tilbakelevering av førerkort. Effekten av inndragning av førerkortet på sannsynligheten for prikkbelastende overtrедelser kunne være en interessant problemstilling for framtidig forskning.

På bakgrunn av analysene av prikkregisteret, og med støtte i resultatene av spørreundersøkelsen, kan vi konkludere med at ordningen med prikkbelastning fører til nedgang i antall overtrедelser blant førere som står i fare for å få inndratt førerkortet ved neste overtrедelse. Dette gjelder både førere generelt og førere i prøveperioden. For førere i prøveperioden finner vi dessuten en nedgang i ulykkesrisiko etter innføring av dobbel prikkbelastning. Det er sannsynlig at ordningen med prikkbelastning har bidratt til denne reduksjonen.

7 Referanser

- Altman, D.G. og Bland, J.M. (2003). Interaction revisited: The difference between two estimates. *British Medical Journal* 326, 219.
- Bjørnskau, T. (2011). Risiko i veitrafikken 2009-2010. TØI-rapport 1164. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Bjørnskau, T. (2015). Risiko i veitrafikken 2013-2014. TØI-rapport 1448. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Holm, S. (1979). A simple sequentially rejective multiple test procedure. *Scandinavian Journal of Statistics* 6, 65–70.
- Justis- og beredskapsdepartementet (2003). Forskrift om tap av retten til å føre motorvogn mv. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2003-12-19-1660>
- Nordbakke, S., Sagberg, F. og Gregersen, F. (2016). Slutt på lidenskapen? Endringer i førerkortandel og bilbruk blant ungdom. TØI-rapport 1477. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Samferdselsdepartementet (2003). Forskrift om prikkbelastning. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2003-09-19-1164>
- Stene, T. M., Sakshaug, K. og Moe, D. (2008). Evaluering av prikkbelastning av førerkortet. Rapport SINTEF A4448. Trondheim: SINTEF Teknologi og samfunn: Transportsikkerhet og -informatikk.

Vedlegg

Vedlegg 1: Aggregerte data fra prikkregisteret

Vedlegg 2: Invitasjonsbrev til tilfeldig utvalg

Vedlegg 3: Invitasjonsbrev til førere som har prikker

Vedlegg 4: Spørreskjema

Vedlegg 1: Aggregerte data fra prikkregisteret

Gruppe 1 – vanlige førere

Tabell 1 Antall førere i de ulike prikkgruppene. Prikker er akkumulert i periodene 1.7.2011 – 30.6.2012 og 1.7.2012 – 30.6.2013 og det er antall prikker ved utgangen av periodene som er registrert.

Periode 1 (1.7.2011 – 30.6.2012)	Periode 2 (1.7.2012 – 30.6.2013)															
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	>12	Inndratt	Totalt i P1
0	2 678 527	4	30 688	20 718	528	777	426	20	8	1	1			1	4 816	2 736 515
1		19		2						1						22
2			30 771		1 093	676	31	30	7	1	2	1			37	32 649
3				21 840		746	802	25	9	9					42	23 473
4					582		51	21	1						2	657
5						758		34	5						5	802
6							522		2	5					5	534
7								27								27
8									5							5
9										5						5
10											2					2
12													2			2
Inndratt															3 003	3 003
Totalt i P2	2 678 527	23	61 459	42 560	2 203	2 957	1 832	157	37	22	5	1	2	1	7 910	2 797 696

Tabell 2 Antall førere i de ulike prikkgruppene. Prikker er akkumulert i periodene 1.7.2011 – 30.6.2013 og 1.7.2013 – 30.6.2014 og det er antall prikker ved utgangen av periodene som er registrert.

Periode 1 og 2 (1.7.2011 – 30.6.2013)	Periode 3 (1.7.2013 – 30.6.2014)															
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	>12	Inndratt	Totalt i P2
0	2 625 538		26 594	18 293	499	688	374	25	7	6	1		1		6 501	2 678 527
1		19		4												23
2			58 326		1 687	1 201	61	70	13	2	2				97	61 459
3				39 929		1 198	1 267	32	26	17					91	42 560
4					2 040		90	59	3	1	3				7	2 203
5						2 772		130	41		3			1	10	2 957
6							1 765		27	19	1			1	19	1 832
7								149		2	3				3	157
8									35		1				1	37
9										18			3		1	22
10											3			1	1	5
11												1				1
12													1	1		2
>12														1		1
Inndratt															4 907	4 907
Totalt i P3	2 625 538	19	84 920	58 226	4 226	5 859	3 557	465	152	65	17	1	5	5	11 638	2 794 693

Gruppe 2 – førere med prøveperiode

Tabell 3 Antall førere i de ulike prikkgruppene for førere i prøveperiode. Prikker er akkumulert i periodene 1.7.2011 – 30.6.2012 og 1.7.2012 – 30.6.2013 og det er antall prikker ved utgangen av periodene som er registrert.

Periode 1 (1.7.2011 – 30.6.2012)	Periode 2 (1.7.2012 – 30.6.2013)													
	0	2	3	4	5	6	7	8	9	10	12	>12	Inndratt	Totalt P1
0	64 224	114	94	735	6	940	2	4		6	3		678	66 806
2		84		2	2	2							1	91
3			115		5	3					1		1	125
4				425				1		1			6	433
5					6									6
6						511		1	1	1	7		7	528
7							1							1
8								1						1
10										2		1	1	4
12											1			1
Inndratt													195	195
Totalt P2	64 224	198	209	1162	19	1456	3	7	1	10	12	1	889	68 191

Tabell 4 Antall førere i de ulike prikkgruppene for førere i prøveperiode. Prikker er akkumulert i periodene 1.7.2011 – 30.6.2013 og 1.7.2013 – 30.6.2014 og det er antall prikker ved utgangen av periodene som er registrert.

Periode 1 og 2 (1.7.2011 – 30.6.2013)	Periode 3 (1.7.2013 – 30.6.2014)													
	0	2	3	4	5	6	7	8	9	10	12	>12	Inndratt	Totalt P2
0	61 767	434	464	396	10	452	1	3	1	3	2		691	64 224
2		183		7	7								1	198
3			192		7	6	1		1				2	209
4				1093		18	22	5	1	5			18	1162
5					17		2							19
6						1417		6	3	5	2	1	22	1456
7							2			1				3
8								7						7
9									1					1
10										10				10
12											11		1	12
>12												1		1
Inndratt													694	694
Totalt P3	61 767	617	656	1496	41	1893	28	21	7	24	15	2	1429	67 996

Vedlegg 2: Invitasjonsbrev til tilfeldig utvalg

Tekst i epost:

Kjære bilfører,

Du har tidligere deltatt i spørreundersøkelse(r) fra Transportøkonomisk institutt og har sagt deg villig til å bli kontaktet for nye undersøkelser. Vi gjennomfører nå en spørreundersøkelse om prikkbelastningsordningen for førerkort, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, og vi vil sette stor pris på om du kan tenke deg å delta i denne undersøkelsen. Ved å delta er du med i trekningen av et gavekort på 5 000 kr.

For å komme til undersøkelsen klikk med denne lenken:

<http://dc.miprocloud.net/DCWebEngine/testinterview.aspx?testmode=logic&qif=342d78e1-23b3-4130-bde5-d074633784cf>

Det er selvsagt helt frivillig å delta i undersøkelsen. Vi vil likevel understreke viktigheten av at så mange som mulig deltar, slik at myndighetene kan få så god kunnskap som mulig om virkninger av prikkbelastningssystemet på trafikk sikkerheten.

Informasjonen du gir vil bli behandlet konfidensielt. Svarene på spørreskjemaet vil ikke bli knyttet til enkeltpersoner, og det er bare forskerne ved Transportøkonomisk institutt som har tilgang til svarene. Rapporten fra undersøkelsen vil bare inneholde data for grupper av bilførere, og ikke for enkeltpersoner. Personopplysningene lagres adskilt fra svarene i undersøkelsen. Den tekniske registreringen av svarene på spørreskjemaundersøkelsen foretas av MI Pro (www.mipro.net). TØI får utlevert data fra MI Pro uten tilknytning til IP-adressene til dem som svarer. Alle personopplysninger anonymiseres når prosjektet er ferdigstilt, senest 31.12.2016.

Undersøkelsen er meldt til Personvernombudet for forskning, Norsk senter for forskningsdata.

Spørsmål om undersøkelsen rettes til Transportøkonomisk institutt ved Fridulv Sagberg, (tel.: 48944425, epost: fs@toi.no) eller Hanne Beate Sundfør (tel.: 90982504, epost: hbs@toi.no).

Vi takker på forhånd for din hjelp.

Vennlig hilsen

for TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

Fridulv Sagberg,

prosjektleder

Vedlegg 3: Invitasjonsbrev til førere som har prikker

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Att: Førerkortkontoret
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo



toi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

<Navn>
<Adresse>

Spørreundersøkelse om prikkbelastning av førerkort

Kjære bilfører,

Samferdselsdepartementet har gitt Transportøkonomisk institutt (TØI) i oppdrag å gjennomføre en spørreundersøkelse blant bilførere som har fått prikker i førerkortet. Du er en av dem som tilfeldig er trukket ut til å delta i undersøkelsen. Det er selvsagt helt frivillig å delta, men vi vil likevel understreke viktigheten av at så mange som mulig deltar, **slik at myndighetene kan få så god kunnskap som mulig om virkninger av prikkbelastningsordningen på trafikksikkerheten.**

Undersøkelsen gjennomføres av TØI via internett, og for å svare på spørsmålene går du til adressen **www.toi.no/prikk1**.

Dersom du ikke har tilgang til internett, kan du se bort fra denne henvendelsen.

Spørsmål om undersøkelsen rettes til TØI ved Fridulv Sagberg, (tel.: 48944425, epost: fs@toi.no) eller Hanne Beate Sundfør (tel.: 90982504, epost: hbs@toi.no).

Alle som svarer får mulighet til å delta i trekning av et **gavekort på 5.000 kroner**. Trekningen vil skje i januar 2017. På slutten av undersøkelsen får du mulighet til å oppgi kontaktinformasjon dersom du ønsker å delta i trekningen. Vi gjør oppmerksom på at personopplysningene vil bli oppbevart atskilt fra svarene på spørreskjemaet, slik at de som behandler svarene, ikke vet hvem som har svart.

Dette brevet sendes ut av Statens vegvesen, da det er de som administrerer registeret over bilførere som har prikker i førerkortet. Utsendingen skjer med tillatelse fra Politidirektoratet som ansvarlig instans for registreringen av prikker. Informasjonen du gir vil bli behandlet konfidensielt. Svarene på spørreskjemaet vil ikke bli knyttet til enkeltpersoner, og det er bare forskerne ved TØI som har tilgang til svarene. Verken Statens vegvesen eller Politiet har tilgang til svarene. Den tekniske registreringen av svarene på spørreundersøkelsen foretas av MI Pro (www.mipro.net). TØI får utlevert data fra MI Pro uten tilknytning til enkeltpersonene som svarer.

Rapporten fra undersøkelsen vil bare inneholde data for grupper av bilførere, og ikke for enkeltpersoner. Datamaterialet vil dermed bli helt anonymt. Undersøkelsen er meldt til Personvernombudet for forskning, Norsk senter for forskningsdata.

Vi takker på forhånd for din hjelp.

Vennlig hilsen

for TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

Fridulv Sagberg

Vedlegg 4: Spørreskjema

ID:bakgrunn	
startdato	Dato for oppstart av intervjuet
♦ range:* ♦ affila:sys_date c 1 Fylles inn automatisk	
starttid	Tid for oppstart av intervjuet
♦ range:* ♦ affila:sys_timenowf c 1 Fylles inn automatisk	
Information	
Spørreundersøkelse om prikkbelastning av førerkort	
Information	
Først litt informasjon om deg	
Kjonn	Kjønn
♦ range:*	
Kvinne	○ 1
Mann	○ 2
Alder	Alder
♦ range:*	
18-24 år	○ 1
25-39 år	○ 2
40-54 år	○ 3
55-69 år	○ 4
70 år og over	○ 5
Sivilstatus	Sivilstatus
♦ range:*	
Gift/samboende	○ 1
Enslig	○ 2
Bosted	Bosted
♦ range:*	

Preview of 'Prik1', version 3.0. Created 27.01.2017, 14.20

Bosted	Bosted	
By		☐ 1
Tettbygd		☐ 2
Spredtbygd		☐ 3

Fylke	Hvilket fylke bor du i? Velg alternativ fra nedtrekksmenyen	
♦ range:*		
Østfold		☐ 1
Akershus		☐ 2
Oslo		☐ 3
Hedmark		☐ 4
Oppland		☐ 5
Buskerud		☐ 6
Vestfold		☐ 7
Telemark		☐ 8
Aust-Agder		☐ 9
Vest-Agder		☐ 10
Rogaland		☐ 11
Hordaland		☐ 12
Sogn og Fjordane		☐ 13
Møre og Romsdal		☐ 14
Sør-Trøndelag		☐ 15
Nord-Trøndelag		☐ 16
Nordland		☐ 17
Troms		☐ 18
Finnmark		☐ 19

Utdanning	Hva er din høyeste utdanning?	
♦ range:*		
Grunnskole		☐ 1
Videregående skole		☐ 2
Høgskole/universitet		☐ 3

Kjorelengde	Hvor mange km kjørte du med bil i 2015?	
♦ range:*		
Under 10 000 km		☐ 1

Preview of 'Prikk1', version 3.0. Created 27.01.2017, 14.20

Kjorelengde	Hvor mange km kjørte du med bil i 2015?
mellom 10 000 og 15 000 km	☐ 2
mellom 15 000 og 20 000 km	☐ 3
mellom 20 000 og 25 000 km	☐ 4
mellom 25 000 og 30 000 km	☐ 5
mellom 30 000 og 35 000 km	☐ 6
Over 35 000 km	☐ 7

Biltilgang	Hva slags tilgang har du til bil?
♦ range:*	
Eier bil selv	☐ 1
Disponerer annen bil som jeg kan bruke når jeg vil	☐ 2
Husstanden disponerer bil som jeg kan låne av og til	☐ 3
Kan av og til låne bil av venner/kjente	☐ 4

Forerkort	Hvor lenge har du hatt førerkort for bil (klasse B)?
♦ range:*	
Under 2 år	☐ 1
2-4 år	☐ 2
5 -10 år	☐ 3
11 - 20 år	☐ 4
Over 20 år	☐ 5

Yrkeskjoring	Kjører du bil i jobben?
♦ range:*	
Bilkjoring er hovedaktivitet i jobben min	☐ 1
Kjører av og til bil i forbindelse med jobben	☐ 2
Nei, jeg kjører sjelden eller aldri bil i jobben	☐ 3

Antall_prikker	Har du noen prikker i førerkortet?
♦ range:*	
Ja	☐ 1

Preview of 'Prik1', version 3.0. Created 27.01.2017, 14.20

ID:Prikk

Fartsovertredelser	Hvor mange ganger har du fått forenklet forelegg eller bot for å ha overskredet fartsgrensen?					
♦ range:*	Ingen ganger	En gang	2-3 ganger	4-5 ganger	Mer enn 5 ganger	
	1	2	3	4	5	
30-sone	☐	☐	☐	☐	☐	1
40-sone	☐	☐	☐	☐	☐	2
50-sone	☐	☐	☐	☐	☐	3
60-sone	☐	☐	☐	☐	☐	4
70-sone	☐	☐	☐	☐	☐	5
80-sone	☐	☐	☐	☐	☐	6
90-sone	☐	☐	☐	☐	☐	7
100-sone	☐	☐	☐	☐	☐	8

Prikkforseelser_spm	Hvor mange prikker ville du få ved følgende overtredelser?						
♦ range:*	Ingen prikker	1 prikk	2 prikker	3 prikker	4 prikker	5 prikker	Vet ikke
	1	2	3	4	5	6	7
Kjøre med promille over 0,2	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kjøre mot rødt lys i lyskryss	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kjøre mot rødt trafikklys i andre sammenhenger	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ulovlig forbikjøring foran eller i veikryss	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ulovlig forbikjøring der sikten er hindret ved bakketopp, kurve eller på annen måte	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ulovlig forbikjøring foran gangfelt	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ikke bruke bilbelte	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Unnlate å sikre barn under 15 år i bil	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ikke overholde vikeplikten etter "Stopp"-skilt	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ikke overholde vikeplikten for	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Preview of 'Prikk1', version 3.0. Created 27.01.2017, 14.20

Prikkforseelser spm	Hvor mange prikker ville du få ved følgende overtrедelser?							
gående eller syklende der det skal kjøres inn ved svinging								
Krysse heltrukken midtlinje	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	11
Kjøre over sperrefelt begrenset av heltrukken gul linje eller parallelle gule sperrelinjer	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	12
Kjøre i kollektivfelt	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	13
Ikke bruke blinklys i kryss eller ved avkjørsel	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	14
Ikke overholde vikeplikten etter trafikkskilt "Vikeplikt"	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	15
Kjøre mot enveiskjøring	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	16
Ikke overholde vikeplikten for trafikk fra høyre	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	17
Ikke overholde vikeplikten ved utkjøring fra parkeringsplass, eiendom el.l.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	18
Kjøring med for liten avstand til forankjørende	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	19
Kjøre 55 km/t i 50-sone	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	20
Kjøre 65 km/t i 50-sone	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	21
Kjøre 75 km/t i 50-sone	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	22
Kjøre 90 km/t i 80-sone	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	23
Kjøre 100 km/t i 80-sone	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	24
Kjøre 110 km/t i 80-sone	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	25

Prikk_tap	Hvor mange prikker i løpet av en treårsperiode må du pådra deg for å miste førerretten? Dersom du ikke vet, la feltet stå åpent og klikk deg videre
Antall prikker	1

Prikker_belastet	Hvor mange prikker i førerkortet er registrert på deg i løpet av siste treårsperiode? Dersom du ikke vet, la feltet stå åpent og klikk deg videre
♦ filter:\Antall_prikker.a=1	

Preview of 'Prik1', version 3.0. Created 27.01.2017, 14.20

Prikker_belastet	Hvor mange prikker i førerkortet er registrert på deg i løpet av siste treårsperiode? Dersom du ikke vet, la feltet stå åpent og klikk deg videre
Antall prikker	1

Prikk_atferd	I hvilken grad mener du frykt for prikker i førerkortet påvirker deg til å ...				
♦ range:*	I stor grad	I noen grad	I liten grad	Ikke i det hele tatt	
	1	2	3	4	
... være lovlydig i trafikken generelt?	☐	☐	☐	☐	1
... holde lav fart generelt?	☐	☐	☐	☐	2
... unngå forbikjøringer?	☐	☐	☐	☐	3
... unngå å kjøre på rødt?	☐	☐	☐	☐	4
... holde god avstand til forankjørende?	☐	☐	☐	☐	5
... bruke bilbelte?	☐	☐	☐	☐	6
... være bevisst på å overholde vikeplikten?	☐	☐	☐	☐	7
... holde fartsgrensen i 30-, 40- og 50-soner?	☐	☐	☐	☐	8
... holde fartsgrensen i 60- og 70-soner?	☐	☐	☐	☐	9
... holde fartsgrensen i 80-, 90- og 100-soner?	☐	☐	☐	☐	10
... vike oftere for fotgjengere og syklistene?	☐	☐	☐	☐	11

Say
Her er noen påstander om ordningen med prikkbelastning

Prikkpaastand	Ta stilling til følgende påstander: Velg "Ja" hvis påstanden er riktig, eller "Nei" hvis påstanden er gal.			
♦ range:*	Ja	Nei	Vet ikke	
	1	2	3	
Politiet kan gi prikker	☐	☐	☐	1
Statens vegvesen kan gi prikker	☐	☐	☐	2
Hovedregelen er at du får 3 prikker for en overtredelse	☐	☐	☐	3
Hovedregelen er at du får 2 prikker for en overtredelse	☐	☐	☐	4
Prikker blir slettet etter 3 år	☐	☐	☐	5
Prikker blir slettet etter 1 år	☐	☐	☐	6
Prikker kommer i tillegg til vanlig straff (bot, forelegg, el.l.)	☐	☐	☐	7
Etter registrering av 4 prikker får du skriftlig varsel	☐	☐	☐	8
Det er mulig å klage på den enkelte registrering av prikker	☐	☐	☐	9
Prikkbelastningssystemet (PBS) medfører at du kan miste førerkortet i 1 år	☐	☐	☐	10

Preview of 'Prikk1', version 3.0. Created 27.01.2017, 14.20

Prikkpaastand	Ta stilling til følgende påstander: Velg "Ja" hvis påstanden er riktig, eller "Nei" hvis påstanden er gal.			
PBS medfører at du kan miste førerkortet i 6 måneder	☐	☐	☐	11
PBS medfører at du kan få fengselsstraff i 2 uker	☐	☐	☐	12
PBS medfører at de som har mistet førerkortet, må ta førerprøven på nytt	☐	☐	☐	13
PBS medfører at bare de med førerkort nyere enn 2 år må ta førerprøven på nytt etter å ha mistet førerkortet	☐	☐	☐	14
PBS innebærer at du får en bot beregnet ut fra egen inntekt	☐	☐	☐	15
Ved for mange prikker må du delta på et kurs om lovbrudd i trafikken	☐	☐	☐	16

Prikkpaastand 2	Hvor enig eller uenig er du i disse påstandene?					
* range:*						
	Svært enig	Enig	Både enig og uenig	Uenig	Svært uenig	
	1	2	3	4	5	
Jeg liker ordningen med prikkbelastning	☐	☐	☐	☐	☐	1
Jeg er sterkt imot slike tiltak som innebærer straff	☐	☐	☐	☐	☐	2
Jeg synes ordningen er interessant	☐	☐	☐	☐	☐	3
Jeg har sansen for kontrolltiltak av føreraterferd	☐	☐	☐	☐	☐	4
Jeg har ingen interesse av å sette meg inn i ordningen	☐	☐	☐	☐	☐	5
Innføring av prikkbelastning er et positivt tiltak	☐	☐	☐	☐	☐	6
PBS gjør at kjøregleden forsvinner	☐	☐	☐	☐	☐	7
Jeg liker utfordringen i å få så mange prikker som mulig uten å miste førerkortet	☐	☐	☐	☐	☐	8
Jeg liker oppgaven å unngå prikker, for å se om jeg klarer det	☐	☐	☐	☐	☐	9
Prikkbelastningen angår ikke meg, fordi jeg generelt kjører lovlig	☐	☐	☐	☐	☐	10
Sannsynligheten for at jeg skal få prikker, er svært stor	☐	☐	☐	☐	☐	11
Det er lite trolig at jeg får så mye som 8 prikker i løpet av 3 år	☐	☐	☐	☐	☐	12
PBS gjør at jeg blir anspekt i trafikken	☐	☐	☐	☐	☐	13
PBS gjør at jeg føler meg tryggere som trafikant	☐	☐	☐	☐	☐	14
PBS gjør at jeg er mer bekymret for å bli tatt for lovbrudd	☐	☐	☐	☐	☐	15
Økt sannsynlighet for å bli tatt for lovbrudd i trafikken er positivt	☐	☐	☐	☐	☐	16
Jeg kan opptre slik at jeg unngår prikker	☐	☐	☐	☐	☐	17
Hvis jeg går inn for det, får jeg ingen prikker	☐	☐	☐	☐	☐	18

Preview of 'Prik1', version 3.0. Created 27.01.2017, 14.20

Prikkpaastand 2	Hvor enig eller uenig er du i disse påstandene?					
Det er umulig å kjøre et motorkjøretøy og unngå å få en eneste prikk	☐	☐	☐	☐	☐	19
Selv om jeg prøver alt jeg kan, er det umulig å unngå prikker	☐	☐	☐	☐	☐	20
PBS er for komplisert til at jeg skjønner hva systemet går ut på	☐	☐	☐	☐	☐	21
PBS er så enkelt å overholde at jeg ikke kommer til å få en eneste prikk heretter	☐	☐	☐	☐	☐	22
Jeg har til hensikt å kjøre lovlydig neste halvår	☐	☐	☐	☐	☐	23
Mitt formål er å unngå å få en eneste prikk	☐	☐	☐	☐	☐	24
Mitt formål er å holde antall prikker under grensen for å miste førerkortet	☐	☐	☐	☐	☐	25

Prikkforseelser _aar	Hvilke forseelser har du fått prikker for i perioden 2014 - 2016? Merk av for alle aktuelle år for hver påstand				
♦ filter:\Antall_prikker.a=1 ♦ range:*					
	2013	2014	2015	2016	♦ exclusive:yes s Ikke aktuelt
	1	2	3	4	5
Overtredelse av fartsgrense	☐	☐	☐	☐	☐ 1
Kjøring mot rødt trafikklys	☐	☐	☐	☐	☐ 2
Ulovlig forbikjøring	☐	☐	☐	☐	☐ 3
Brudd på vikeplikt	☐	☐	☐	☐	☐ 4
Andre forseelser	☐	☐	☐	☐	☐ 5

Pavirk_kjøring	At jeg har fått prikk(er), har påvirket kjøringen min slik at jeg.....					
♦ filter:\Antall_prikker.a=1						
♦ range:*						
	Ikke i det hele tatt	I svært liten grad	I liten grad	I stor grad	I svært stor grad	
	1	2	3	4	5	
... har blitt mer lovlydig i trafikken	☐	☐	☐	☐	☐	1
... holder generelt lavere fart	☐	☐	☐	☐	☐	2
... har innsett at jeg må endre kjørestilen min	☐	☐	☐	☐	☐	3
... er blitt mer bevisst på å overholde vikeplikten	☐	☐	☐	☐	☐	4
... i sterkere grad vil holde fartsgrensen i 30-, 40- og 50-soner	☐	☐	☐	☐	☐	5
... i sterkere grad vil holde fartsgrensen i 60- og 70-soner	☐	☐	☐	☐	☐	6
... i sterkere grad vil holde fartsgrensen der den er 80 eller mer	☐	☐	☐	☐	☐	7

Preview of 'Prikk1', version 3.0. Created 27.01.2017, 14.20

ID:kommentarer_slutt

kommentarer	Hvis du har noen kommentarer til selve undersøkelsen, kan du skrive dem her.
Open	

gavekort	Hvis du vil være med i loddtrekningen av et gavekort på kr 5 000 kr, må du oppgi kontaktinformasjon (navn, e-postadresse/mobilnummer). Denne kontaktinformasjonen vil bli fylt ut i et nytt skjema, uten kobling til svarene dine i undersøkelsen.
♦ range:*	
Ja, jeg vil være med i trekningen	☐ 1
Nei, jeg ønsker ikke oppgi kontaktinformasjon	☐ 2

sluttdato_2	Dato for avslutning av intervjuet
♦ range:*	
♦ afilla:sys_date c	1
Fylles inn automatisk	

sluttid	Tid for avslutning av intervjuet
♦ range:*	
♦ afilla:sys_timenow c	1
Fylles inn automatisk	

brukt tid	Tid brukt på intervjuet
♦ range:*	
♦ afilla:sys_elapsedtime c	1
Fylles inn automatisk	

Information	
♦ filter:\gavekort.a=1	
♦ redirect:http://dc.miprocloud.net/DCWebEngine/panelsurvey.aspx?qif=c53dcbde-dbd3-49d9-b64c-fa154bf98afb	
Takk for at du svarte på undersøkelsen!	
Du vil nå sendes til skjemaet for å legge inn kontaktinformasjon	

Information	
♦ filter:\gavekort.a=2	
♦ redirect:https://www.toi.no/?lang=no_NO	
Takk for at du svarte på undersøkelsen!	

Preview of 'Prikk1', version 3.0. Created 27.01.2017, 14.20

Transportøkonomisk institutt (TØI)

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningssenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:
Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no