



Til: Samferdselsdepartementet
Fra: Norsk Motorcykkel Union (NMCU)
Ref: Morten Hansen
Dato: 22. juli 2009

MOTTATT
24 JUL 2009

Vedr: Høring - revidering av prikkbelastningsordningen

Takk for mottatt høringsbrev og rapport fra arbeidsgruppa.

Generell kommentar

NMCU støtter dagens prikkbelastningsordning fordi den er rettferdig og fordi den gir folk en anledning til å skjerpe seg før tap av førerretten slår inn. Vi tror at dagens sanksjonsnivå oppleves som rimelig og at ordningen derfor har stor støtte i befolkningen.

I sin rapport sier arbeidsgruppa følgende om evalueringen av prikkbelastningsordningen: "I tråd med intensjonen med ordningen, fanger prikkbelastningen inn førere med høy ulykkesrisiko og bidrar derved til en mer lovlydig atferd". Dersom SINTEFs evaluering viser at dagens ordning fungerer i tråd med intensjonen har NMCU litt problemer med å forstå hvorfor arbeidsgruppa ser det som nødvendig å foreslå generelle innskjerpinger i ordningen? NMCU forstår for så vidt at arbeidsgruppa ønsker å oppnå at flere skal skjerpe atferden sin på et tidligere stadium. Det er imidlertid grunn til å rette en liten advarsel mot en slik generell "innskjerpingstankegang" (engelsk: *ratchet*) fordi den kan virke mot sin hensikt.

Som kjent er aksept i befolkningen helt avgjørende for effekten av alle sanksjoner. Om det innføres innskjerpinger i prikkbelastningsordningen som gjør at flere "gjennomsnittssjåfører" står i fare for å flere prikker raskere, og de ønskede atferdsendringene ikke kommer fordi ordningen derfor ikke lenger oppleves som rimelig, kan resultatet av innskjerpingene bare bli at en større del av befolkningen "kriminaliseres", noe NMCU ville se som svært uheldig.

Dersom man er ute etter den oppdragende effekten av prikkbelastningsordningen også hos de stort sett lovlydige "gjennomsnittssjåførene", tror NMCU man kunne oppnå det også med dagens sanksjonsnivå dersom man begynner å informere jevnlig og målbevisst om ordningen, slik at den hele tiden holdes levende i folks bevissthet. Og det er da viktig å ikke bare fokusere på få fram "trusseffekten", men også de høyst begripelige begrunnelsene for hvorfor det gis prikker for visse, nøyte utvalgte forseelser.

Kommentarer til enkeltforslag

Dobbelt prikkbelastning for førere med prøveperiode

Det er bevist bortenfor all tvil at erfaring er en av de enkeltfaktorene som sterkest påvirker ulykkesbildet. NMCU har derfor mange ganger spurt seg: Hvordan skal en uerfaren sjåfører komme skadefritt gjennom den farlige perioden som trengs for å skaffe seg livsviktig erfaring? Et av svarene er at vi må sørge for å ha en føreropplæring og en førerprøve som sikrer at den ferske føreren har tilstrekkelig kompetanse.

Postadresse:
NMCU
Boks 351
N-1502 MOSS

Besøksadresse:
Dronningensgt. 6
inngang Skoggaten
Moss

Telefon:
+ 47 69 20 46 46
Telefax:
+ 47 69 20 46 40

E-post
nmcu@nmcu.org
Internett:
www.nmcu.org

Organisasjonsnr:
971 248 947
Kontonr.
1080 1833 050

Dette er et viktig perspektiv når man skal vurdere om ferske førere i en prøveperiode skal ilegges dobbelt antall prikker. Prikker skal etter NMCUs mening komme som en reaksjon på bevisste regelbrudd og ikke som straff for en ubevisst handling den ferske føreren gjorde fordi opplæringen hadde vært for dårlig, førerprøven ikke hadde fungert som kvalitetssikring eller fordi forhold i veimiljøet var uklare eller uforutsigbare.

Samtidig må ferske førere med betenkelige handlingstendenser ha et sterkt press på seg til å "holde seg i skinnen". Særlig fordi de ikke har erfaring nok til å kunne vurdere konsekvensene av regelbrudd.

NMCU støtter derfor forslaget om dobbelt prikkbelastning for førere som er i en prøveperiode, under forutsetning av at dagens sanksjonsnivå opprettholdes og at det ikke senere tas inn i ordningen, overtredelser som åpenbart kan være gjenstand for fortolkning.

Selv om MC-førere allerede er omfattet av en særskilt begrensing gjennom stegvist førerkort, mener NMCU likevel at det rent prinsipielt ikke er noen grunn til at ikke også klasse A, og også andre førerkortklasser, skal ha prøveperiode.

Senking av grensen for varselbrev

NMCU forstår at man ønsker å utløse den forventede effekten av et varselbrev på et tidligere tidspunkt, men mener at dette utmerket godt kan gjøres også med dagens sanksjonsnivå, ved at varselbrevet sendes ut etter fire prikker i stedet for seks.

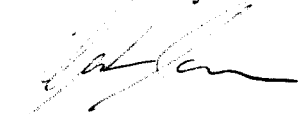
Endring av hvilke overtredelser som skal omfattes av ordningen

NMCU er svært bevisst på at prikkbelastningsordningen skal være et forebyggende trafikksikkerhetstiltak, og ikke en straff for ulydighet. Arbeidsgruppa foreslår at fartsovertredelser mellom 6 og 10 km/t der fartsgrensen er 60 km/t eller lavere og fartsovertredelser mellom 11 og 15 km/t der fartsgrensen er 70 km/t eller mer skal tas inn i ordningen. NMCU mener at en fartsovertredelse på 6 km/t i en 60-sone eller 11 km/t i en 100-sone ikke alltid representerer noen stor trafikkfare heller ikke nødvendigvis er uttrykk for et bevisst regelbrudd. NMCU er derfor svært usikker på om det er riktig å ta med de utvidete virkeområdene i ordningen.

Når det gjelder forslaget om å ta inn kjøring med ulovlig trimmet motorsykel, herunder moped, forstår og støtter NMCU den delen av tiltaket som gjelder moped, som jo er omfattet av strenge anti-trimmingsregler og der trimming er et dokumentert trafikksikkerhetsproblem. Når det derimot gjelder lett motorsykel stiller NMCU seg tvilende til om det kan dokumenteres at trimming utgjør et stort problem? Tung motorsykel er ikke omfattet av anti-trimmingsregler og derfor er ikke selve trimmingen et regelbrudd. For å unngå mulige misforståelser foreslår NMCU derfor at ordlyden endres til: Kjøring med trimmet moped.

Ellers er NMCU enig i at de øvrige forseelsene som arbeidsgruppa foreslår bør tas inn i prikkbelastningsordningen.

vennlig hilsen
Norsk Motorcykel Union



Morten Hansen