



17 JUL 2009

Det Kgl. Samferdselsdepartement
Postboks 8010 dep

0030 Oslo

16.07.09

Deres ref.: 09-1170-LL

Høring – revidering av prikkbelastningsordningen.

Vi viser til departementets høringsbrev av 20 april, vedlagt rapport fra en interdepartemental arbeidsgruppe.

Det fremgår av rapporten at ordningen med prikkbelastning lider av betydelige administrative svakheter ved at det kan ta svært lang tid før en fører som har nådd "taket" på 8 prikker mister førerretten. Etter vårt syn ødelegger dette mye av effekten av ordningen, ettersom man tydeligvis kan kjøre bil i lengre tid etter at dette ikke lenger skal være mulig. Skal man først stramme inn dette regelverket er det derfor – etter vårt syn – det aller viktigste tiltaket å sørge for administrative system som medfører at man raskere kan inndra førerkortet ved oppnådde 8 prikker. Vi viser i denne sammenheng også til det kriminalpolitiske mål om at sanksjonen skal komme så tett på forgåelsen som mulig.

Arbeidsgruppen foreslår å doble antall prikker for de som har førerrett på prøve. All statistikk viser at denne gruppe er særlig utsatt for å bli innblandet i alvorlige ulykker og vi støtter arbeidsgruppens forslag fullt ut. Igjen er det viktig at dette får rask konsekvens for de som kommer i den posisjon at førerretten tapes. Vi er også enige i at de i denne gruppen som får inndratt sitt førerkort må avlegge fullstendig ny førerprøve for å kunne gjenvinne sin førerrett.

Når det gjelder forslaget om å øke antall "prikker" for overtredelsene som rammes går vi mot dette. Når ordningen ikke virker etter hensikten på grunn av administrative forhold og utstyrmangel i politiet bør dette rettes opp før man starter et arbeid med strengere sanksjoner for brudd på veitrafikklovgivningen. Skal overtredelsene sanksjoneres hardere må også reaksjonen komme raskt. Det er et viktigere tiltak en økningen i antall prikker ved hver forgåelse.

2.

Når det gjelder virkeområdet for ordningen vil vi generelt vise til det som foran er sagt om de administrative problemene knyttet til denne. Generelt sett virker det ikke logisk å utvide ordningen når man kan fortsette å kjøre bil lenge etter at man skulle ha fått inndratt førerretten. Vi går derfor mot en utvidelse av ordningen, så lenge det administrative system bak denne ikke er på plass.

Dersom ordningen allikevel vurderes utvidet har vi følgende bemerkinger:

Når det gjelder fartsovertredelser kan vi ikke se at det av arbeidsgruppens analyse foreligger tilstrekkelig grunnlag for å senke grensen for overtredelser som skal gi prikkbelastning. Vi går derfor mot den foreslåtte endring av innslagspunktet og mener dagens regler bør beholdes på dette felt.


Vi går imot forslaget om å innføre prikkbelastning for kjøring over sperrelinje eller sperrefelt. Som arbeidsgruppen påpeker er dette et nytt tiltak og det er ikke dokumentert at brudd på disse regler medfører særlig økning av risikoen for alvorlige ulykker. Det er her også et pedagogisk problem i forhold til hvite sperrelinjer som ikke gir grunnlag for prikkbelastning.

Vi tar til etterretning at arbeidsgruppen ikke tar stilling til spørsmålet om manglende sikring av barn i bil skal gi prikkbelastning.

Vi støtter forslagene om ikke å innføre prikkbelastning for mobilbruk, kjøring med dårlig sikt og lavpromille og viser her til den begrunnelse som er gitt i arbeidsgruppens rapport under det enkelte punkt, som vi slutter oss til.

Forslaget om endringer i forskriftens § 4 om tap av førerrett støtter vi ikke. Forslaget vil – etter vårt syn – kunne gi en utstrakt arm til politiet for å kunne inndra førerkort fordi det administrative og tekniske systemet bak ordningen ikke fungerer. Det rette tiltaket vil da være å rette på dette, ikke gi en hjemmel som medfører at dagens system kan beholdes uten noen form for forbedring.

Med vennlig hilsen
Norges Taxiforbund


Wiggo Korsnes
Adm. Dir


Runar Kehlin
Advokat