

13 JUL 2009

Vår dato:  
10. jul. 2009Vår referanse:  
Q-3398/MK/REDeres dato:  
20. april 2009Deres referanse:  
09/1170-LLSamferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo**Høringsuttalelse fra Transportøkonomisk institutt om revidering av prikkbelastningsordningen**

Transportøkonomisk institutt har mottatt til uttalelse Samferdselsdepartementets rapport om revidering av prikkbelastningsordningen for førerkort.

Instituttet oppfatter at hovedmålet med de foreslåtte endringer i ordningen er å gjøre den mer effektiv. Instituttet støtter dette formålet. Etter vår oppfatning kan prikkbelastningsordningen forbedres på tre måter for å bli mer effektiv som et trafikksikkerhetstiltak:

1. Antallet prikker som gis til de enkelte forseelser bør i rimelig grad reflektere det risikobidrag forseelsene representerer.
2. Registreringen av prikker i det sentrale registeret må bli mer effektiv og systematisk, slik at antallet tilfeller der man ikke registrerer forseelser som omfattes av ordningen går ned.
3. Oppdagelsesrisikoen for forseelser som er ment å prikkbelastes bør økes vesentlig, slik at det blir mindre tilfeldig hvor mange prikker man får.

Prikker som reflekterer risikobidrag

Rapporten henviser til beregninger TØI har gjort av det risikobidrag ulike trafikkforseelser gir. Med risikobidrag menes hvor stor nedgang i antall personskadeulykker man kan oppnå dersom vedkommende forseelse elimineres. I oversikten nedenfor er de forseelser som foreslås å inngå i prikkbelastningsordningen, samt antallet prikker som foreslås for hver av disse gjengitt. Lengst til høyre gis et forslag til prikker som reflekterer risikobidraget fra vedkommende forseelse. Det er, i tråd med forslaget fra Samferdselsdepartementet, antatt at man kan velge mellom å belaste en forseelse med 1, 2 eller 3 prikker, avhengig av dens risikobidrag. Et lite risikobidrag gir 1 prikk, et middels gir 2 prikker og et stort risikobidrag gir 3 prikker. Inndelingen av forseelsene er i visse tilfeller mer detaljert i utredningen om prikkbelastningsordningen enn i TØIs beregning av risikobidraget fra de enkelte forseelser. Det synes likevel klart at dersom antall prikker skal reflektere de enkelte forseelsers risikobidrag, er det for unyansert å gi 3 prikker til alle forseelser, unntatt

mindre fartsovertredelser, slik det er foreslått i rapporten om prikkbelastningsordningen. Vi forstår at økningen fra 2 til 3 prikker er ment som en skjerpelse av ordningen, slik at det skal færre forseelser til før førerkortet inndras. Etter vår oppfatning kan en slik skjerpelse mer hensiktsmessig oppnås ved å bedre ordningen på de to andre punktene som er nevnt over.

Forseelse	Risikobidrag	Foreslått antall prikker i rapporten	Prikker ut fra risikobidrag, beregnet av TØI
Fartsovertredelse 6-10 km/t ved fartsgrense 60 km/t eller lavere	7,5 %	1	1
Fartsovertredelse 11-20 km/t ved fartsgrense 60 km/t eller lavere		2	2
Fartsovertredelse 21-25 km/t ved fartsgrense 60 km/t eller lavere		3	3
Fartsovertredelse 11-15 km/t ved fartsgrense 70 km/t eller høyere		1	1
Fartsovertredelse 16-30 km/t ved fartsgrense 70 km/t eller høyere		2	2
Fartsovertredelse 31-35 km/t ved fartsgrense 70 km/t eller høyere		3	3
Kjøring mot rødt lys	1,9 %	3	3
Ulovlig forbikjøring – lav sikt	0,4 %	3	1
Ulovlig forbikjøring – gangfelt		3	1
Ulovlig forbikjøring – skilt		3	1
Brudd på vikeplikt (skilt)	3,8 %	3	2
Brudd på høyreregel		3	2
Andre brudd på vikeplikt		3	2
Vikeplikt ved avsvinging		3	2
Vikeplikt ved gangfelt	2,5 %	3	3
Avstand til forankjørende	1,2 %	3	2
Kjøring på sperrelinje	Ukjent	3	1
Trimmet motorsykel/moped	0,7 %	3	1
Ikke sikret barn i bil	0,2 %	3	1

### Effektiv registrering av prikker

Når det gjelder effektiviteten i registreringen av de forseelser som inngår i ordningen, er det i dag er det ikke alltid slik at prikker blir registrert når en fører ilegges forenklet forelegg for en eller flere av de forseelser prikkbelastningsordningen omfatter. Etter vår oppfatning bør dette utbedres ved at alle politibiler har en PC som gjør det mulig å legge inn forseelsen i registeret for prikkbelastning samtidig med at forenklet forelegg utstedes.

### Økning av oppdagelsesrisikoen

Ut fra statistikk som viser antallet aktive prikker ved utgangen av 2008, kan det beregnes at gjennomsnittlig antall prikker per førerkortinnehaver er ca 0,2. Variansen i antall prikker per fører er ca 0,4. Dette er beregnet ved å anta at det er ca 3 millioner førerkortinnehavere i Norge og ved å studere fordelingen av antall prikker mellom førere ved utgangen av 2008. Prikkene er med andre ord ikke helt tilfeldig fordelt mellom førere, men det er likevel et betydelig element av tilfeldighet knyttet til hvor mange prikker en fører har. Hvis prikkene hadde vært tilfeldig fordelt, ville variansen i fordelingen hatt samme tallverdi som gjennomsnittet (0,2).

Etter vårt syn er det viktig å redusere det tilfeldige bidraget gjennom en betydelig økning av oppdagelsesrisikoen for trafikkforseelser. Analyser av trafiksikkerhetstiltak (se for eksempel TØI-rapport 897/2007, Prospects for improving road safety in Norway) viser at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å øke politiets kontroller i trafikken betydelig. Dette er etter vårt syn det viktigste tiltaket man kan gjennomføre for å øke virkningen av prikkbelastningsordningen på trafiksikkerheten.

Vennlig hilsen  
for TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT



Marika Kolbenstvedt  
Avdelingsleder



Rune Elvik  
Forskningsleder