



STORTINGET

Innst. 337 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:121 S (2020–2021)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Morten Stordalen, Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om rett til å kjøre lett motorsykkel dersom man har førerkort for bil

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at innehavere av førerkort klasse B også får førerrett for klasse A1. En forutsetning skal være gjennomføring av kurs med teori og praktisk trening ved en trafikkskole.»

Det vises til dokumentet for en nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Åshild Bruun-Gundersen, Bård Hoksrud og Tor André Johnsen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Representantforslag 121 S (2020–2021) om rett til å kjøre lett motorsykkel dersom

man har førerkort for bil, og statsrådets uttalelse i brev av 10. mars 2021.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at en langsiktig satsing på trafikksikkerhet har redusert antallet drepte i trafikken. I tillegg til å spare menneskelige lidelser i tråd med nullvisjonen er dette også god samfunnsøkonomi. Det har vært en halvering av gjennomsnittstallene for dødsulykker på motorsykkel etter innføringen av opplæring og prøve, til tross for at det de siste 15 årene har vært en stor økning i antall registrerte motorsykler. Samtidig har den positive utviklingen i antallet skadde og drepte motorsyklister de siste årene stagnert – mens salget øker. Drepte i motorsykkelulykker utgjør nå over 20 prosent av det totale antallet drepte på norske veier – til tross for en samlet beskjeden kjørelengde. Skadetallene har heller ikke god utvikling. Flertallet påpeker at dette krever fortsatt fokus på å sikre at førere av tung og lett MC, samt moped, har den særlige kompetansen som er livsviktig for å kunne bruke slike kjøretøyer. Det å kunne kjøre trygt på motorsykkel krever vesentlig forskjellige ferdigheter og annen kompetanse enn det kreves for å kunne kjøre en personbil. Førerkompetanse er et sentralt element i trafikksikkerhetsarbeidet og av avgjørende betydning for ulykkesbildet.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, merker seg at representantforslaget ikke sikrer at den enkelte fører har tilfredsstillende kompetanse. Samtidig vil forslaget trolig medføre at flere velger lett motorsykkel fremfor bil. Siden ulykkesrisikoen

for lett motorsykkel er betydelig høyere enn for bil, er det sannsynlig at tiltaket vil gi flere drepte og hardt skadde. Dette flertallet viser til at det er rundt 250 000 førere av motorsykkel og moped i Norge i dag. Statistikk viser at dødsrisikoen per kilometer er nær ti ganger høyere for tung motorsykkel enn for bil, og mer enn 20 ganger høyere for lett motorsykkel enn for bil. (TØI-rapport 1448/2015 – Risiko i veitrafikken). Dette flertallet mener det samlet sett er sannsynlig at endringen som foreslås, vil gi flere drepte og hardt skadde på norske veier. Det er i strid med nullvisjonen og de overordnede målene i trafikksikkerhetsarbeidet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet deler mange av forslagsstillernes vurderinger. Disse medlemmer viser til innsatsen som mange steder legges ned for å redusere biltrafikken. Skal en lykkes i dette arbeidet, må et bredt spekter av virkemidler tas i bruk. I et slikt perspektiv hadde det vært interessant å se nærmere på om økt bruk av moped/scooter og motorsykkel, i tillegg til økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gåing, kan bidra til å redusere biltrafikken. Disse medlemmer mener det derfor bør vurderes nærmere om det bør bli enklere å få førerkort for lett motorsykkel dersom en har førerkort for personbil.

Disse medlemmer har merket seg de klare uttalelsene i brevet fra samferdselsministeren av 10. mars 2021. Her skriver samferdselsministeren at en endring som foreslått i representantforslaget sannsynligvis vil gi flere drepte og hardt skadde på veiene våre. Så klare uttalelser fra ansvarlig statsråd kan ikke disse medlemmer se bort fra.

Disse medlemmer viser også til brev fra Trygg Trafikk til transport- og kommunikasjonskomiteen av 24. mars 2021, der det blant annet heter:

«En liberalisering av regelverket for førerrett for lett motorsykkel kan derfor ikke anbefales fra et trafikksikkerhetsperspektiv, verken i lys av arbeidet som nå skal i gang for å redusere MC-ulykkene eller de ambisiøse nasjonale trafikksikkerhetsmålene.»

Selv om disse medlemmer mener det bør vurderes nærmere om det bør bli enklere å få førerkort for lett motorsykkel når en har førerkort på bil, er det disse medlemmers syn at det ikke må foretas endringer som medfører flere drepte og skadde i trafikken. En videre vurdering av spørsmålet må ha som en klar forutsetning at det ikke skal svekke trafikksikkerheten.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede om det bør bli enklere å få førerkort for lett motorsykkel når en har førerkort for bil. I en slik utredning må spørsmål knyttet til trafikksikkerhet, klimagassutslipp og andre vesentlige forhold vurderes nærmere.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til merknad og forslag fra Arbeiderpartiet om at forslaget bør vurderes nærmere. Disse medlemmer viser videre til at det kun er to år siden en slik vurdering ble gjort. Disse medlemmer antar ikke at forutsetningene for denne vurderingen vil være vesentlig endret siden 2019, og mener derfor at det ikke er behov for en ny utredning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det frem til 1979 var slik at innehaver av førerkort for bil samtidig hadde rett til å kjøre lett motorsykkel. Det europeiske førerkortregelverket åpner for at nasjonalstatene selv kan bestemme om innehaver av førerkort klasse B samtidig har rett til å kjøre lett motorsykkel i førerkortklasse A1 på eget territorium. Disse medlemmer mener at Norge bør bruke sitt nasjonale handlingsrom til å gjeninnføre muligheten for at man med bilførerkort samtidig kan kjøre lett motorsykkel.

Disse medlemmer viser til at det i flere land i Europa allerede er ordninger for at førerkort klasse B gir førerrett for lett motorsykkel.

Disse medlemmer viser til at en forenkling i tråd med forslaget i denne saken ble utredet i 2018, og at fagmyndighetene foreslo en begrenset nasjonal førerrett for lett MC uten førerprøve. Disse medlemmer mener utredningen og forslaget fra 2018 er et godt grunnlag for å gjennomføre den foreslåtte forenklingen. Blant annet sikres hensynet til trafikksikkerhet og kompetanse hos fører gjennom kravene om at bilførere må ha hatt førerrett i minst 2 år og obligatorisk opplæring ved en autorisert trafikkskole.

Disse medlemmer registrerer at Trygg Trafikk tydeligvis ikke er helt enig internt om hva de skal mene i denne saken, og at de har ombestemt seg om den foreslåtte forenklingen. De leverte 17. mars 2021 et innspill til komiteen hvor de uttalte seg positivt til forslaget og viste blant annet til arbeidet som ble gjort av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen og fagmyndighetene i 2018. En uke senere endret de overraskende sitt innspill og ville likevel ikke stille seg bak sine egne vurderinger. Disse medlemmer har forståelse for at det kan være ulike meninger internt i en organisasjon, men synes denne helomvendingen fra Trygg Trafikk er noe underlig, og viser samtidig til at det faglige grunnlaget for forslaget ikke har endret seg siden 2018.

Disse medlemmer viser til at førerkort for lett motorsykkel har en aldersgrense på 16 år. Lett motorsykkel er et praktisk transportmiddel som er lite plasskrevende, og som er i vekst som kjøretøykategori. Disse medlemmer registrerer at det er et sterkt politisk ønske og mål fra det politiske flertallet i Norge om å begrense bilbruken, spesielt i sentrale strøk. Løsningen til både regjeringen og opposisjonen er å begrense bilbru-

ken ved å gjøre det dyrt og vanskelig å kjøre bil. Det politiske flertallet bruker pisk for å få flere til å la bilen stå og indirekte tvinger folk flest til å velge transportmidler som er mindre plasskrevende og forurensere mindre både i form av utslipp og slitasje på veiene. Fremskrittspartiet deler ikke denne bekymringen som de andre partiene har. Derfor støtter heller ikke Fremskrittspartiet bruk av pisk for å få folk flest til å velge andre transportformer enn bil. Fremskrittspartiet er opptatt av valgfrihet og ved å åpne for at bilistene kan få velge flere alternative løsninger, som lett motorsykkel, er det utelukkende positivt.

Disse medlemmer mener det et ulogisk om de andre partiene ikke støtter forslaget om at de som har flere års erfaring med å kjøre bil, også kan få mulighet til å kjøre lett motorsykkel. Økt bruk av lett motorsykkel i stedet for bil passer perfekt inn i argumentasjonen og de politiske målene regjeringen har når det gjelder å redusere utslipp, og få flere til å velge andre transportformer enn bil, ut ifra et helhetlig transport-, miljø- og arealhensyn.

Disse medlemmer mener også at økt mulighet til at flere kan velge lett motorsykkel som transportmiddel ikke bare vil være positivt for trafikksituasjonen i de store byene, men også i distriktene. Spesielt de som pendler til og fra de store byene, vil få økt fleksibilitet og frihet til å velge flere alternative transportmidler ved at man åpner for at de som har førerkort B, også kan få kjøre lett motorsykkel.

For å ta førerkort klasse B for bil må man være 18 år og ha mye praktisk trening i å føre kjøretøy i trafikk. Disse medlemmer mener det vil være fornuftig å la innehavere av førerkort for klasse B også ha førerrett for klasse A1. Dette vil være en rett for alle med B-førerkort, men i praksis vil dette være en mulighet for dem som har en spesiell interesse.

Disse medlemmer mener det ikke er noen grunn til å tro at dette vil ha negativ innvirkning på ulykkestallene. Det er lave ulykkestall for lett motorsykkel som kjøretøykategori, og lett motorsykkel har ikke de samme utfordringene som tung motorsykkel. Disse medlemmer foreslår at det innføres rett for den som har førerkort klasse B, til også å kjøre lett motorsykkel, slik det var tidligere frem til 1979.

Disse medlemmer viser imidlertid til at det er slik at motorsykkel har noen særegenheter som det er viktig å være klar over og mestre. Disse medlemmer vil derfor at det stilles som krav for å få førerrett for klasse A1 for innehaver av B-førerkort at man gjennomfører et kurs i regi av en trafikkskole, med både teori og praktisk trening.

Disse medlemmer mener at kravet bør stilles som et forbyggende grep når så mange flere får tilgang til å bruke lett motorsykkel. Det kan imidlertid ikke dokumenteres at en slik regulering og byrde for den enkel-

te vil ha gode sikkerhetseffekter. Disse medlemmer mener derfor at nytteverdien av et slikt ekstra opplæringskrav bør vurderes etter en periode og sees i sammenheng med om det faktisk blir en stor økning i bruken av lett motorsykkel.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at innehavere av førerkort klasse B også får førerrett for klasse A1. En forutsetning skal være minst 2 års førerrett klasse B, samt gjennomføring av kurs med teori og praktisk trening ved en trafikkskole.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at en grunnleggende del av føreropplæringen i Norge er at det er ulikheter mellom kjøretøygruppene, dermed er det stor forskjell i føreropplæringen mellom klasse B (personbil) og A1 (lett motorsykkel). Disse medlemmer mener derfor det ikke er noen grunn til at opplæring i klasse B automatisk skal føre til at samme fører er skikket til å inneha førerrett for klasse A1.

Ved en utvidelse fra førerkort klasse B til førerkort klasse A1 tas det i dag hensyn til at føreren innehar en kompetanse fra tidligere. Det betyr at når en som har klasse B, også ønsker klasse A1, trenger ikke vedkommende å gjennomføre et sikkerhetskurs på fire timer. En utvidelse fra B til A1 innebærer 10 timer obligatorisk opplæring og bestått teoretisk og praktisk prøve. Disse medlemmer mener dette tilsier at terskelen i dag er lav nok for å utvide førerkort fra B til A1.

Behovet for en førerprøve som i dag forsterkes av at 19 pst. av kandidatene i 2020 strøk på den praktiske førerprøven for klasse A1. Dette er personer som har gjennomført det trafikkskolene mener er tilstrekkelig opplæring for den enkelte kandidat, men som likevel ikke består en praktisk førerprøve.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utrede om det bør bli enklere å få førerkort for lett motorsykkel når en har førerkort for bil. I en slik utredning må spørsmål knyttet til trafikksikkerhet, klimagassutslipp og andre vesentlige forhold vurderes nærmere.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sørge for at innehavere av førerkort klasse B også får førerrett for klasse A1. En forutsetning skal være minst 2 års førerrett klasse B, samt gjennomføring av kurs med teori og praktisk trening ved en trafikkskole.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:121 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Morten Stordalen, Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om rett til å kjøre lett motorsykkel dersom man har førerkort for bil – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. april 2021

Helge Orten

leder

Siv Mossleth

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/657-3

10. mars 2021

**Representantforslag 121 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene
Morten Stordalen, Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om rett til å kjøre
lett motorsykkel dersom man har førerkort for bil**

Det er i forslaget vist til at man vil tilbake til en regel vi forlot i 1979. 1979 var et mørkt år for trafiksikkerheten hvor 437 personer ble drept i trafikken på norske veier, hvorav om lag 50 på motorsykkel og moped. Vi har tatt store steg i trafiksikkerhetsarbeidet siden den gang. Bred innsats av mange aktører på en rekke områder over lang tid har gjort at vi i 2020 har redusert dette til totalt 93 drepte, hvorav 20 på motorsykkel til tross for at trafikken er mangedoblet i samme periode.

Norges resultater følger av en langsiktig og bredt anlagt satsing på trafiksikkerhet. I tillegg til å spare menneskelige lidelser i tråd med nullvisjonen, som også Stortinget stiller seg bak, er dette også god økonomi. De samfunnsøkonomiske kostnadene ved trafikkulykker årlig beløper seg til over 40 mrd kroner.

Førerkompetanse er et sentralt element i trafiksikkerhetsarbeidet og av avgjørende betydning for ulykkesbildet. En betydelig andel av trafikkulykkene skyldes åpenbare førerfeil grunnet manglende kompetanse eller uønsket adferd.

Også på dette området er norsk føreropplæring internasjonalt ledende, særlig for tohjulsclassene. Vår føreropplæringsmodell er modulbasert – det vil si at kompetansen bygges stein for stein, med et felles sikkerhetsfundament og deretter videre spesialisering for de enkelte kjøretøygruppene. En grunnleggende føring er at det er betydelige ulikheter mellom ulike kjøretøygrupper, som krever til dels svært ulik kompetanse, og opplæringen er derfor klassespesifikk.

Det har vært en halvering av gjennomsnittstallene for dødsulykker på motorsykkel etter innføringen av opplæring og prøve, til tross for at det de siste 15 årene har vært en stor økning i antall registrerte motorsykler. Samtidig har den positive utviklingen i antallet skadde og drepte motorsyklister de siste årene stagnert – mens salget øker. Drepte i motorsykkelykker utgjør nå over 20 prosent av det totale antallet drepte på norske veier – til tross for en samlet beskjeden kjørelengde. Skadetallene har heller ikke god utvikling. Dette krever fortsatt fokus på å sikre at førere av tung og lett MC, samt moped, har den særlige kompetansen som er livsviktig for å kunne bruke slike kjøretøyer. Det er langt mer krevende enn mange synes å tro, selv med trafikal kompetanse fra bil, å håndtere et kjøretøy som beveger seg to-dimensjonalt i kompliserte trafikkbilder. Sårbarheten er åpenbar sammenlignet med bil.

Det er samtidig viktig at vi tilpasser rammene og reglene til ny kunnskap og nye behov. Regjeringen har i tråd med dette de senere årene gjennomført flere forenklinger av førerkortreglene. I 2019 ble aldersgrensen for mopedbil senket fra 18 til 16 år og det ble enklere å utvide føreretten fra traktor til mopedbil.

Det har også vært vurdert forenklinger i reglene for førerkort for lett motorsykkel for personer som har førerkort for personbil. Selv om enklere tilgang til motorsykkel kan gi flere mulighet til å benytte motorsykkel blant annet som et alternativ for mange som pendler, så innebærer kjøring med motorsykkel også betydelig ulykkesrisiko. Ønsket om forenklinger i førerkortreglene må derfor avveies særlig mot visjonen om null drepte og hardt skadde på norske veier.

Det tas allerede i dagens regler hensyn til den kompetansen førerkort i klasse B gir ved utvidelse til klasse A1, ved at man ved utvidelse fra B til A1 ikke må gjennomføre sikkerhetskurs i trafikk på 4 timer. Det er i dag krav om minimum 10 timer obligatorisk opplæring samt bestått teoretisk og praktisk prøve for slik utvidelse, og opplæringen er innrettet slik at de obligatoriske delene skal gi kjøretøyspesifikk kompetanse som i liten grad kan etableres gjennom erfaring fra klasse B.

Det har som nevnt vært vurdert om reglene kan forenkles samtidig som trafikk sikkerheten kan opprettholdes. Vegdirektoratet utredet og hørte i 2019, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, forslag om å gjøre det enklere å få førerkort for lett motorsykkel for de som allerede har førerkort for personbil. Det ble vurdert ett alternativ med redusert opplæring (8 timer) og teoretisk og praktisk prøve, og ett alternativ med bare opplæring (13 timer), herunder praktisk opplæring, men uten teoretisk eller praktisk prøve, men med krav om to års erfaring med klasse B. Førerrett uten prøve vil som følge av våre forpliktelser etter EØS-avtalen bare kunne gjelde nasjonalt, og kan heller ikke senere utvides til tyngre motorsykkelklasser.

Det å kunne kjøre trygt på motorsykkel krever vesentlig forskjellige ferdigheter og kompetanse enn å kunne kjøre en personbil. Det er derfor sentralt at de som tillates å ferdes i trafikken på motorsykkel har tilegnet seg slike ferdigheter og kompetanse. Det å ha

gjennomført et gitt antall timers opplæring gir ingen garanti for at nødvendige ferdigheter og kompetanse er tilegnet.

Prinsippet i den norske opplæringsmodellen er at forhold som kan testes, kontrolleres gjennom praktisk prøve, mens forhold som vanskelig kan testes, dekkes av obligatorisk opplæring. Dette gjør at opplæringsbehovet tilpasses den enkelte elevs behov, samtidig som måloppnåelsen kan kontrolleres. Førerprøven er dermed et effektivt og målrettet instrument for å skille ut de kandidatene som ikke har tilstrekkelig kunnskap og ferdighet og som derfor utgjør en særlig trafikksikkerhetsrisiko.

Viktigheten av førerprøven understrekes av at det i 2020 var 19% av kandidatene som strøk på den praktiske førerprøven til klasse A1. Dette er personer som har gjennomført det trafikkskolene mener er tilstrekkelig opplæring for den enkelte kandidat, men som likevel på en førerprøve viser at de ikke har tilstrekkelig kompetanse til å ferdes i trafikken. Jeg er svært bekymret for at en fjerning av kravet til praktisk prøve vil føre til at vi får flere uskikkede motorsykkelførere på veiene våre, og flere drepte og hardt skadde. Våre naboland Sverige, Danmark og Finland stiller alle krav til teoretisk og praktisk prøve for klasse A1.

I høringen som ble gjennomført i 2019 var det betydelig skepsis blant høringsinstansene til forslaget. Høringsinstanser med særlig tung kompetanse nettopp på MC-opplæring, som blant andre trafikkskoleorganisasjonen Trafikkforum, gikk prinsipielt mot forslag om forenkling. Det var også blant høringsinstansene betydelig skepsis til forslaget om førerrett for lett motorsykel uten prøve. Forslaget som ble fremmet den gang om 13 timer obligatorisk opplæring ble ansett av flere som utilstrekkelig for å sikre rett kompetanse og det ble uttrykt sterk skepsis til om opplæring kan erstatte den kvalitetssikringen av kompetanse som en praktisk førerprøve gir. Det ble også uttrykt bekymring for at førerkortet vil være attraktivt for en elevgruppe som har sterk motivasjon til enklest mulig vei til førerrett og dermed risiko for at føreren gis denne førerretten uten å ha tilstrekkelig kompetanse. Det ble også særlig pekt på utfordringer med å sikre opplæring utover 13 timer for de som har behov for ytterligere opplæring.

Det å gi førerrett til personer uten å ha gjennomført førerprøve vil innebære at vi ikke sikrer at den enkelte fører har tilfredsstillende kompetanse. Samtidig vil det trolig medføre at flere velger lett motorsykel fremfor bil. Siden ulykkesrisikoen for lett motorsykel er betydelig høyere enn for bil, er det sannsynlig at tiltaket vil gi flere drepte og hardt skadde. Det er rundt 250.000 førere av motorsykel og mopeder i Norge i dag. Statistikk viser at dødsrisikoen pr. km er nær ti ganger høyere for tung motorsykel enn for bil, og mer enn 20 ganger høyere for lett motorsykel enn for bil. (TØI-rapport 1448/2015 - Risiko i veitrafikken)

Vi er kjent med at Tyskland har innført en ordning med utvidelse fra klasse B til lett motorsykel uten prøve. Men der stilles det strengere krav til alder og erfaring enn det som hittil har vært vurdert i Norge, med krav til minstealder på 25 år og fem års erfaring med klasse B. Det stilles videre krav om til sammen 18 timers opplæring (8 timer teori og 10

timers praktisk opplæring). Endringen i Tyskland er for ny til at det kan sies noe om trafikksikkerhetseffekten av denne endringen.

Å gi førerett til motorsykkel uten en praktisk prøve vil åpenbart resultere i flere uskikkede motorsykkelførere på veiene våre. Dette vil i seg selv øke ulykkesrisikoen, og gi ytterligere utfordringer til arbeidet med å redusere ulykkesrisikoen nettopp for motorsyklister. Det vil også gjøre det mer attraktivt å kjøre lett motorsykkel, som er betydelig mer ulykkesutsatt enn bil.

Samlet sett er det sannsynlig at endringen som foreslås vil gi flere drepte og hardt skadde på veiene våre, i strid med nullvisjonen og de overordnede målene i trafikksikkerhetsarbeidet. Det er derfor et tiltak jeg mener ikke bør gjennomføres.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Knut Arild Hareide', written in a cursive style.

Knut Arild Hareide

