



STORTINGET

# Representantforslag 201 S

(2020–2021)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud og Tor André Johnsen

Dokument 8:201 S (2020–2021)

## Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om å avvikle prikkbelastningssystemet i veitrafikken

Til Stortinget

### Bakgrunn

Prikkbelastningsordningen i trafikken i Norge ble iverksatt i 2004. Da ordningen ble innført, skulle den kun gjelde for grove fartsovertredelser, kjøring mot rødt lys, ulovlige forbikjøringer og overtredelser av vikepliktsregler. Ordningen med prikkbelastning har gradvis blitt utvidet til å omfatte flere og flere trafikksforseelser, blant annet bruk av mobiltelefon i bil i stillestående kø. Bakgrunnen for innføringen av ordningen var et ønske om å bedre trafikksikkerheten og bidra til færre ulykker på veiene. Prikkbelastningsordningen har blitt innført i noen europeiske land, men ordningen er ikke så omfattende, rigid og streng som i Norge, hvor terskelen for å bli fratatt førerkortet og retten til å kjøre bil er vesentlig lavere enn i andre land i Europa. Danmark har et slikt system, mens Sverige har det ikke.

Prikkbelastning er en kontroversiell reaksjonsform som kommer i tillegg til ordinær bruk av straff i veitrafikken, slik som bøter. Mange opplever prikkbelastningssystemet som urimelig og som en form for dobbeltstraff der mange mindre forseelser i trafikken legges sammen og man får en knallhard straffereaksjon hvor man blir fratatt retten til å kjøre bil. For yrkessjåfører som lever av å kjøre på veien, blir denne straffereaksjonen ekstra hard. Dette står i skarp kontrast til strafferetten, der det i stor utstrekning brukes strafferabatt for

dem som eksempelvis begår en rekke lovbrudd og voldshandlinger.

For unge mennesker og andre med nytt førerkort fremstår prikkbelastningsordningen som enda mer urimelig. Forseelser i trafikken kan her medføre ikke bare en ordinær straffereaksjon og dobbelt prikkbelastning i førerkortet.

Noe av det som særmerker den norske ordningen for prikkbelastning, er en streng praksis ikke bare vedrørende fart, men også omfanget av ordningen. Samtidig viser en ny undersøkelse fra Ipsos at mer enn 80 prosent av norske bilister mener det er greit å kjøre noe fortere enn fartsgrensen. Dette viser at det er et manglende samsvar mellom etablerte fartsgrenser, veistandard på hovedveiene og straffereaksjonene. Forslagsstillerne mener at norske fartsgrensekriterier bør endres, slik at landet kommer på linje med Sverige og Danmark.

Det finnes noe forskning internasjonalt på trafikk-sikkerhetseffekter ved bruk av et prikkbelastningssystem. En internasjonal analyse gjennomført i 2012 viste bl.a. at trafikk-sikkerhetseffekter av ordningen er kortvarige, anslått til om lag 18 måneder etter innføring av systemet. Nasjonalt har Transportøkonomisk institutt (TØI) gjennomført en analyse av prikkbelastningssystemet med blant annet en spørreundersøkelse blant bilførere. TØI konkluderer med at prikkbelastningssystemet ser ut til å ha en gunstig effekt på trafikk-sikkerheten, men rapporten viser også at det kan være andre forklaringer.

Siden systemet ble innført, er antallet alvorlige ulykker i trafikken redusert. Det er imidlertid grunn til å tro at dette først og fremst henger sammen med nye og trygge veier, bl.a. firefeltsveier, holdningsskapende arbeid, bedre kjøreopplæring, bedre veivedlikehold, bedre tek-

nisk kontroll og merking samt modernisert bilpark med større og sikrere biler.

Forslagsstillerne mener at trafikksikkerhetsarbeidet skal konsentreres om grep som har dokumenterbar effekt. Reguleringer og kontrollordninger som har liten effekt, og kanskje først og fremst symbolverdi, bør avvikles. Prikkbelastningssystemet er en kontroversiell reaksjonsform, som kommer i tillegg til allerede meget strenge straffereaksjoner for brudd på trafikkregler, og bør avvikles.

## Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å avvikle prikkbelastningssystemet i trafikken med virkning fra 1. juli 2021.

7. april 2021

**Bård Hoksrud**

**Tor André Johnsen**