



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 trafikksikkerheten hvor 437 personer ble drept i trafikken på norske veier, hvorav om lag 50 på motorsykkel og moped. Vi har tatt store steg i trafikksikkerhetsarbeidet 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 trafikksikkerhet. 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 trafikksikkerhetsarbeidet 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 trafiksikkerheten 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 trafiksikkerhetsrisiko.

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 førerrett 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