

Sammendrag

Prikker i førerkort ved trafikkovertrедelser

Evaluering av prikkbelastningsordningen

TØI rapport 1523/2016

Forfattere: Fridulv Sagberg, Rikke Ingebrigtsen, Hanne Beate Sundfør
Oslo 2016, 53 sider

TØI har gjennomført en evaluering av ordningen med prikkbelastning av førerkort. Analyser av prikkregisteret viser at førere som har pådratt seg så mange prikker at de risikerer inndragning av førerkortet ved neste overtredelse, reduserer sin risiko for nye prikker. For ferske førere har ulykkesrisikoen gått mer ned de siste årene enn for førere generelt. Innføringen i 2011 av dobbel prikkbelastning i prøveperioden på 2 år etter førerprøven er en mulig forklaring på dette. En spørreundersøkelse blant bilførere med varierende antall prikker viser at de som har flest prikker, i størst grad svarer at kjøreatferden påvirkes positivt av prikkbelastningssystemet generelt og av at de har fått prikker.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har TØI gjennomført en evaluering av ordningen med prikkbelastning for førerkort, og i denne rapporten presenteres resultatene av evalueringen.

Prikkbelastningsordningen i Norge ble innført 1. januar 2004. Formålet med ordningen er økt sikkerhet for trafikantene og færre drepte og hardt skadde i vegtrafikken, ved at førerkortet kan inndras etter gjentatte overtredelser som hver for seg ikke kvalifiserer til inndragning.

Prikkbelastning av førerkort skal gi forutsigbare reaksjoner overfor gjentagelsesovertrедere i trafikken som setter seg selv og andre trafikanter i fare. Ordningen skal videre gjøre det enklere for politiet å inndra førerkort.

Etter en evaluering basert på erfaringer i perioden 2004–2007 ble ordningen utvidet og skjerpet fra 1. juli 2011, ved at flere typer overtredelser ble inkludert, samtidig som det ble innført dobbel prikkbelastning for førere som har førerkort på prøve (dvs. de to første årene etter førerprøven).

Vår evaluering omfatter virkninger av ordningen slik den har fungert etter endringen i 2011. Den omfatter følgende fire delprosjekter:

1. Analyse av omtaler av den nye prikkordningen i media.
2. Analyser av data fra prikkregisteret.
3. Analyser av ulykkesdata.
4. Spørreundersøkelser både blant førere generelt og blant førere som har fått prikker.

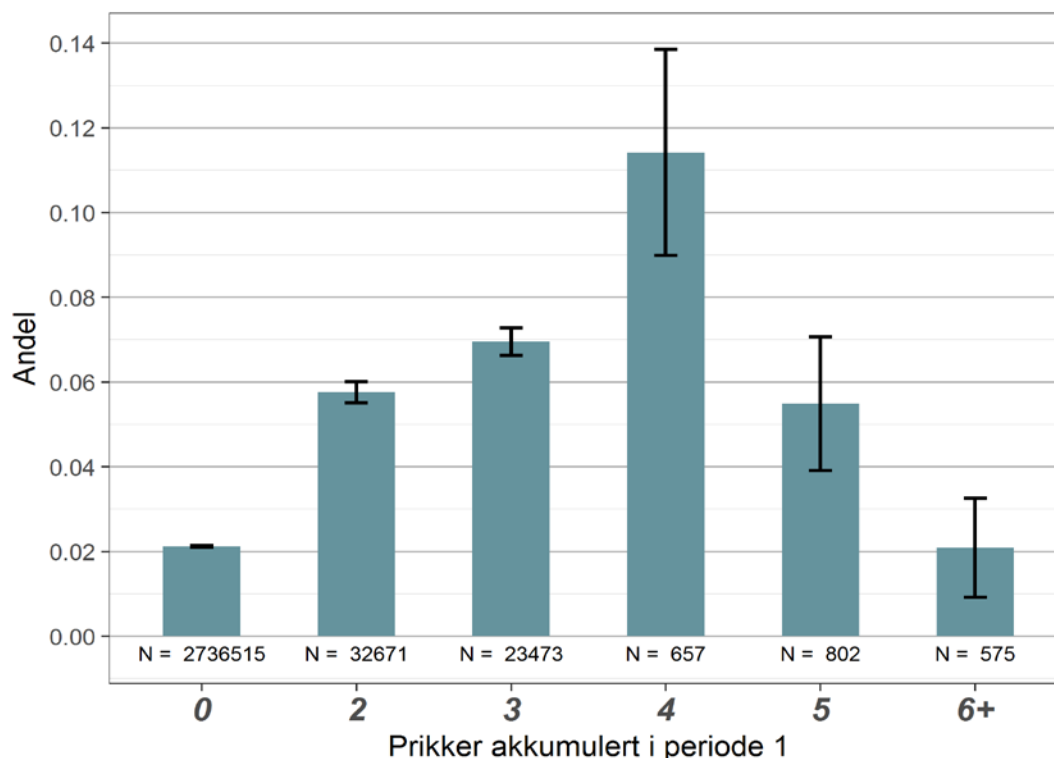
Omtale av ordningen i media

Endringene i prikkbelastningsordningen ble hyppig omtalt i 2011. Ordningen er sjeldnere omtalt i de etterfølgende årene. Det er enkelt å finne informasjon om prikkordningen hvis man søker på internett, men grundig omtale av alle reglene for prikkbelastning er sjeldnere å finne i andre media. Det er likevel grunn til å tro at mediaomtalen i 2011 har bidratt til at hovedtrekkene i ordningen er kjent for flertallet av bilførere.

Analysе av prikkregisteret

Prikker ilegges av politiet og registreres i et eget register som administreres av Vegdirektoratet. Med tillatelse fra Politidirektoratet har vi analysert data for treårsperioden 1.7.2011 – 30.6.2014 for førere som ikke hadde prikker i førerkortet i løpet av de siste tre årene før starten av perioden. Analyseperioden ble delt i tre ett-års perioder, og vi beregnet sannsynligheten for nye prikker i Periode 2 som funksjon av akkumulerte prikker i Periode 1, og sannsynligheten for nye prikker i Periode 3 som funksjon av akkumulerte prikker i Periode 1 og 2.

Resultatene viste at førere som har fra to til fire prikker i første periode, har høyere sannsynlighet for prikker i etterfølgende periode enn dem som ikke har prikker i første periode. Forklaringen på dette er trolig at ulikheter mellom førere i antallet prikker i noen grad reflekterer ulik tendens til å begå trafikkovertrедelser, slik at overtrедelser i én periode predikerer overtrедelser i etterfølgende periode. Imidlertid avtar sannsynligheten for nye prikker avtar føreren har mer enn fire tidligere prikker, dvs. at føreren har mottatt varselbrev og eventuelt risikerer inndragning av førerkortet ved neste overtrедelse. Dette tolker vi som at frykten for å miste førerkortet motvirker tendensen til å begå nye overtrедelser, og at prikkbelastningsordningen dermed har den tilsiktede effekten på disse førerne. Imidlertid er sannsynligheten for nye prikker i etterfølgende periode fortsatt høyere for dem som har seks eller flere prikker i første periode enn for dem som ikke har noen, noe som betyr at ulik tilbøyelighet til å begå overtrедelser bare delvis oppveies av frykten for nye prikker og tap av førerkort.



Figur S-1. Andelen førere med nye prikker eller inndratt førerkort i periode 2 (1.7.2012 – 30.6.2013) gruppert etter antall prikker akkumulert i periode 1 (1.7.2011 – 30.6.2012). Usikkerheten i estimatene er markert på figuren med 95 % konfidensintervall for andelene.

For førere i prøveperioden finner vi imidlertid at sannsynligheten for nye prikker blant dem som har mer enn fire prikker, er lavere enn blant dem som ikke har noen prikker. Dette kan bety at avskrekkingseffekten er sterkere blant førere i prøveperioden enn blant førere generelt.

Ulykkesanalyse

For å undersøke effekten av dobbel prikkbelastning for førere med førerkort på prøve (dvs. de to første årene etter førerprøven), sammenlignet vi endringen i ulykkesrisiko fra før til etter 2011 mellom 18- og 19-årige førere og førere som var over 20 år. Nedgangen i politirapporterte ulykker per førerkort var signifikant større blant 18- og 19-åringene enn blant de øvrige, med 44 % mot 35 %. Analyser av forsikringsrapporterte uhell peker i samme retning. Selv om det kan være andre forklaringer, er disse resultatene forenlig med at prikkbelastningen har ført til en nedgang i ulykkesrisiko blant de yngste bilførerne.

Spørreundersøkelse blant bilførere

Spørreundersøkelsen ble gjennomført via internett og omfattet spørsmål om antall fartsøvertredelser, kunnskap om prikkbelastningsordningen, opplevd effekt av ordningen på kjøreatferd, holdninger til prikkbelastning, og endring i kjøreatferd blant førere som hadde fått prikker

Undersøkelsen omfattet fire utvalg av førere: a) førere som hadde hatt førerkort i mer enn to år og hadde pådratt seg 2 eller 3 prikker; b) førere som hadde hatt førerkort i mer enn to år og hadde pådratt seg 4 prikker eller mer; c) førere som hadde hatt førerkort mindre enn to år og hadde pådratt seg 4 prikker eller mer; d) tilfeldig utvalg av bilførere, uavhengig av prikkbelastning.

Resultatene viste at et flertall av førerne er kjent med at de ulike øvertredelsene fører til prikkbelastning, selv om de færreste svarer riktig på *antall* prikker for de enkelte øvertredelsene. Det er dessuten en betydelig andel som viser mangelfull kunnskap om ordningen, enten ved at de angir én eller flere prikker for øvertredelser som ikke gir prikker, eller ved at de svarer «null» for øvertredelser som faktisk gir prikker. Andelen som svarer korrekt på faktaspørsmålene, er høyest blant førerne som har fått prikker.

Spørreundersøkelsen bekrefter resultatene fra analysen av prikkregisteret når det gjelder tendensen til at de som har mange prikker, endrer sin kjøreatferd. Førere som har fire prikker eller mer, svarer i større grad at de har endret sin kjøring i retning av mer lovlydig atferd, sammenlignet med dem som har ingen eller få prikker. Men også blant dem som ikke har prikker, er det en betydelig andel som svarer at kjøreatferden påvirkes av prikkbelastningsordningen generelt. Det er derfor grunn til å tro at ordningen også har en allmennpreventiv effekt i tillegg til den individualpreventive effekten på førere som risikerer å miste førerkortet ved neste øvertredelse.

Konklusjoner

Analysene av prikkregisteret viser klart at sannsynligheten for nye overtredelser som gir prikker, går ned for førere som har pådratt seg så mange prikker at de risikerer inndragning av førerkort ved neste overtredelse. Dette gjelder både førere generelt og ferske førere (som er i prøveperioden for førerkortet). Resultatene fra spørreundersøkelsen peker i samme retning.

Ulykkesanalysene viser at ferske førere har hatt større nedgang i ulykkesrisiko fra før til etter 2011 enn øvrige førere. Innføring av dobbel prikkbelastning er en mulig forklaring på dette.

Ordningen med prikkbelastning på førerkort ser dermed ut til å ha en gunstig effekt på trafikksikkerheten