



HEDMARK OG OPPLAND STATSADVOKATEMBETER

Det kongelige samferdselsdepartement
postmottak@sd.dep.no

Deres referanse:

25/1829-

Vår referanse:

25/586 - 2 / TKL008

Dato:

08.05.2025

Høring - forslag til skjerpede regler mot risikoadferd i trafikken

Vi viser til departementets brev av 13. mars 2025 med arbeidsgrupperapport om skjerpede regler mot risikoatferd i trafikken oversendes til høring. Vi beklager at vår uttalelse er avgitt etter høringsfristens utløp som var 8. mai 2025. Av praktiske grunner sendes høringssvaret per e-post.

Høringssvaret er avgrenset til å gjelde Tema A: Mer effektiv inndragning av motorvogn ved særlig graverende trafikklovbrudd. Vi har ikke hatt kapasitet til å gå inn på Tema C: Redusere bruk av mobiltelefon under kjøring.

Tema A: Mer effektiv inndragning av motorvogn ved særlig graverende trafikklovbrudd

Vi deler arbeidsgruppens situasjonsbeskrivelse om blant annet økt risikovillighet fra miljøer som begår grove brudd på vegtrafikklovgivningen og dermed utsetter andres og eget liv for betydelig fare. Både beskrivelser i mediene og inntrykk fra ulike sosiale medier bekrefter dette inntrykket. I tillegg er det klare sammenhenger mellom hastighet og ruspåvirket kjøring og trafikkulykker med alvorlig utfall.

Intensjonen om å ha et mest mulig effektivt allmennpreventivt virkemiddel overfor de mest risikovillige førerne av motorvogn er lett å tiltre. Dermed er det også lett å tiltre intensjonen bak og begrunnelsen for å ha en særskilt regel om inndragning av motorvogn i vegtrafikkloven for disse tilfellene. Forslaget til innføring av særskilt hjemmel for inndragning av motorvogn ved "særlig graverende vegtrafikklovbrudd" legger til grunn at dagens regelverk ikke i tilstrekkelig grad gir de ønskede effektene på høyrisikoatferd i trafikken. Blant annet er det vist til at praktiske utfordringer, for høy terskelen for å anvende inndragning, reglene er for skjønnsmessige mv.

Vi mener at det kan være gode grunner for å ha en regel om inndragning av motorvogn ved visse former for vegtrafikklovbrudd av en viss alvorlighet, slik som forslaget legger opp til. Dette vil være i tråd med de allmennpreventive hensynene som skal ivaretas gjennom

inndragningsinstituttet.¹ Rettsteknisk bør det kunne være rom for obligatorisk inndragning ved første gangs overtredelse forutsatt at den objektive grovheten er tilstrekkelig høy, jf. uttrykket "særlig graverende".

Arbeidsgruppens forslag til ny § 31 c i vegtrafikkloven favner imidlertid nokså vidt og fremstår som svært sjablonmessig. Forslaget har en betydelig bredere rekkevidde enn for eksempel innstillingen fra Justiskomiteen.² Etter vårt syn er det grunn til å stille spørsmål ved om forslaget i sin nåværende form kan få utilsiktede virkninger for fører/bileier ved overtredelser som – selv om de er grove – isolert sett neppe kan kalles "særlig graverende vegtrafikklovbrudd". Ved at forslaget blant annet vil føre til obligatorisk inndragning av motorvogn ved første gangs hastighetsovertredelse, kan man risikere svært inngripende sanksjoner mot bilførere. Dette gjelder særlig for overtredelser hvor hastighetsgrensen er under 50 km/t (altså 40 og 30 km/t). Selv om overtredelse på minst 80 km/t hvor fartsgrensen er 30 km/t i seg selv er alvorlig, vil den konkrete objektive grovheten i handlingen bero på en bredere vurdering enn hastigheten alene. En et forhold kan dessuten fremstå som mer graverende ved lavere hastigheter forutsatt at andre omstendigheter³ gjør seg gjeldende i totalvurderingen.

Det er derfor grunn til å reise spørsmål ved om man treffer for bredt og for unyansert slik at regelverket som sådan fremstår som urimelig hardt. Rettsteknisk er det grunn til å reise spørsmål ved om forslaget til ny bestemmelse i vegtrafikkloven i for stor grad bygger på "riggen" fra forskrift om tap av førerett (som ikke er strafferettslige reaksjon).

Hver omkomne eller hardt skadd i trafikken er én for mye. Likevel er det klare bildet at trafiksikkerhetsarbeidet i stort virker. Nedgangen i antall drepte var fra 110 i 2023 til 90 i 2024.⁴ I lys av dette finner vi grunn til å reise spørsmål ved nødvendigheten av å gå så vidt bredt ut som arbeidsgruppen legger opp til, all den tid det også er godt rettskildegrunnlag for inndragning av motorvogn ved gjentatt ruspåvirket kjøring og ved "villmannskjøring". Selv om Høyesterett i HR-2024-1687-A avsnitt 30 avsto fra å trekke opp mer presise retningslinjer for inndragning av motorvogn i slike tilfeller, vil denne avgjørelsen, sammenholdt med arbeidsgruppens rapport kunne berede grunnlaget rettsutvikling i praksis på dette området.

Arbeidsgruppen er av den oppfatning at straffereaksjonene og andre ikke strafferettslige sanksjoner ikke har tilstrekkelig forebyggende eller avskrekkende effekt⁵. Vi mener at det likevel ses hen til blant annet straffenivået ved vegtrafikklovetredelser som for eksempel økningen i bøtesatsene.

¹ Jf. for eksempel HR-2024-1687-A avsnitt 15 med videre henvisninger

² Representantforslag 257 S (2022-2023) omtalt på side 6 i arbeidsgruppens rapport

³ For eksempel ved brudd på andre bestemmelser i vegtrafikkloven, trafikkreglene eller forskrift om bruk av kjøretøy

⁴ <https://www.vegvesen.no/nn/om-oss/presse/aktuelt/2025/01/90-omkomne-i-trafikken-i-2024/>

⁵ Rapporten side 48

Vi finner også grunn til å peke på at det fremstår som retts teknisk uheldig at bestemmelsene i vegtrafikkloven utelukkende skal gi hjemmel for gjenstandsinndragning, men at det samtidig åpnes for at verdiinndragning kan idømmes etter straffelovens inndragningsbestemmelser.

Oppsummert er vår oppfatning at forslaget til ny § 31 c i vegtrafikkloven ikke er tilstrekkelig utredet dels i forhold til behov, men også i forhold til rekkevidden/konsekvensene av innføring av sanksjonen.

Thorbjørn Klundseter
statsadvokat

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Gjenpart

Agder statsadvokatembeter

Riksadvokaten

Vestfold, Telemark og Buskerud statsadvokatembeter