

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres referanse:
25/1829-

Vår referanse:
25/61609 - 11

Sted, dato:
Oslo, 05.05.2025

Høringsbrev fra Politidirektoratet - forslag til skjerpede regler om risikoadferd i trafikken - mer effektiv inndragning av motorvogn og skjerpede forbud for bruk av mobiltelefon under kjøring av motorvogn.

Innledning

Vi viser til brev fra Samferdselsdepartementet av 13.03.2025 og med høringsfrist til 8.mai 2025.

Samferdselsdepartementet har, i samråd med Justis- og beredskapsdepartementet, sendt på høring rapport med forslag til endringer i vegtrafikkloven om mer effektiv inndragning av motorvogn ved særlig graverende trafikklovbrudd og innstramminger i reglene for bruk av mobiltelefon i bil under kjøring.

Bakgrunn og formål

I Hurdalsplattformen har regjeringen uttalt at arbeidet for nullvisjonen skal intensiveres. Dette innsatsområdet er også nærmere omtalt i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022-2033 og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.

Politiets muligheter og evne til å forebygge og avdekke graverende vegtrafikklovbrudd og atferd som øker risiko og fører til alvorlige trafikkulykker, er avgjørende i arbeidet for nullvisjonen og for regjeringens 2030 målsetning om kun 50 trafikkdrepte.

I Nasjonal Transportplan (NTP) 2025-2036 (Meld St.14 2023-2024) fremgår det at *regjeringen vil gjennomføre regelverksendringer for å motvirke uønsket trafikkfarlig atferd på vei, som villmannskjøring og ulovlig bruk av mobiltelefon i bil.*

Disse tiltakene er også nærmere utdypet i nevnte Stortingsmelding på side 99 og som bla viser til fremvekst av miljøer med svært risikosøkende trafikkatferd som begår særdeles grove

vegtrafikklovbrudd med høy fare og risiko for eget og andres liv og helse – også omtalt som villmannskjøring.

Videre omtales uoppmerksomhet som en betydelig utfordring og faktor som ulykkesårsak og at det er for mange førere som ikke overholder forbudet om å bruke mobiltelefon under kjøring, samt at gjeldende regelverk trenger en innstramming og tydeliggjøring for å avstemme den teknologiske utviklingen og for å dekke formålet.

Tverrsektorial arbeidsgruppe

Samferdselsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet besluttet å nedsette en arbeidsgruppe for å vurdere og foreslå nødvendige regelendringer og innstramminger, nettopp for å svare opp anbefalingene fra regjeringen i NTP 2025-2036.

Politi og påtalemyndighet har vært godt representert i arbeidsgruppen som har vært ledet av Samferdselsdepartementet, og POD er derfor i utgangspunktet trygge på at politi- og påtaleperspektivet og behovene i endringsforslagene er godt ivaretatt i arbeidet og i rapporten som er lagt frem.

Intern høringsprosess

POD ønsket å involvere underliggende enheter i høringsarbeidet og sendte derfor høringsbrevet fra Samferdselsdepartementet og rapporten fra arbeidsgruppen til Utrykningspolitiet (UP) og alle politidistriktene, med anmodning om innspill. Ved utløpet for den interne høringsfristen har POD mottatt tilbakemeldinger fra UP og fra 6 av politidistriktene. Disse høringsinnspillene vil følge høringsbrevet fra POD.

Tema A – forslag til regler om mer effektiv inndragning av motorvogn ved særlig graverende trafikklovbrudd.

Arbeidsgruppen har konkludert med at det er tvilsomt om vegtrafikklovens bestemmelser om bruksforbud og forvaring av motorvogner, og straffelovens generelle bestemmelser om inndragning er tilstrekkelig effektive til å bekjempe økende omfang av høyrisikoatferd i trafikken.

Dette er en bekymring og oppfatning POD kan slutte seg til, og vi støtter begrunnelsen arbeidsgruppen har redegjort godt for.

Nåværende sanksjonsmuligheter, synes ikke å ha den nødvendige og tilsiktede forebyggende eller avskrekkende effekt for en del trafikanter som er særlig risikovillige i trafikken, og som benytter offentlig veg som det skulle være lukket bane eller lekeplass. Derfor synes det påkrevet med strengere og mer effektive virkemidler for å stanse utviklingen av graverende kjøreatferd, som i særlig grad utsetter fører selv eller andre for betydelig risiko og fare.

Arbeidsgruppen peker på at de ikke er kjent med tilfeller fra rettspraksis hvor det er foretatt forebyggende inndragning av kjøretøy etter straffeloven § 70 på grunnlag av fare for særlig grove vegtrafikklovbrudd. Derimot er det flere avgjørelser på inndragning av kjøretøy etter straffeloven § 69 som har vært brukt ved grove trafikklovbrudd, men at rettspraksis viser at terskelen for det er høy og at muligheten primært er benyttet ved gjentatte tilfeller av promillekjøring. Dette viser at dagens rettslige muligheter i realiteten er svært begrenset og derfor ikke er et tilstrekkelig virkemiddel når formålet er å styrke muligheten for inndragning. Til støtte for denne rettstilstanden viser arbeidsgruppen også til HR-2024-1687-A der HR slutter seg til lagmannsrettens oppsummering:

"Ut i fra de overfor nevnte forarbeidene bør adgangen til inndragning av bil benyttes med varsomhet, likevel slik at inndragning kan besluttes i graverende tilfeller. Lagmannsretten viser til at lovforarbeidene spesifikt peker på muligheten for nettopp inndragning av bil som er brukt til villmannskjøring"

I nevnte sak uttalte HR videre at saken ikke gir grunnlag for å trekke opp mer presise retningslinjer for når inndragning av bil bør benyttes som reaksjon på villmannskjøring.

I dommen gjennomgår HR også tidligere rettspraksis og bemerker følgende:

"Inndragning av kjøretøy ved brudd på vegtrafikklovgivningen som regel bare har vært benyttet som reaksjon ved gjentatte tilfeller av promillekjøring"

Dette understreket behovet for bedre muligheter og skjerpende regler for inndragning.

I motsetning til straffeloven § 69, foreslås det at reglene ikke gjøres fakultative (valgfrie) men gjøres til en skal-regel. Det betyr at der vilkårene er oppfylt, og unntak ikke kommer til anvendelse, foreslås at inndragning skal foretas. Det kan bety en forenkling med økt effektivisering i den enkelte sak, da ressursbruken som normalt går med til skjønsmessige vurderinger langt på vei kan utelates.

Lovgivning som rutinemessige fører til inndragning av motorvogn ved graverende vegtrafikklovbrudd er et kraftig signal, som etter vårt syn vil styrke den avskrekkende effekten og dermed redusere antallet lovbrudd og øke trafiksikkerheten.

På dette grunnlag støtter POD forslaget til lovtekst (ny § 31 i vegtrafikkloven) slik den er inntatt i vedlagt rapport fra arbeidsgruppen, og vi vil derfor begrense våre merknader til noen av de kommentarene våre underliggende enheter har løftet frem i sine respektive høringsinnspill.

Utgangspunktet er at også alle underliggende enheter, som har sendt høringsinnspill til POD, støtter lovforslaget som gir muligheter for mer effektiv inndragning av motorvogner som har vært brukt til graverende trafikklovbrudd.

Oslo politidistrikt (OPD) påpeker den manglende behandlingen av spørsmål knyttet til panterettigheter der kjøretøyet som inndras er belånt. Arbeidsgruppen har i rapporten begrenset seg til å peke på at det kan være en utilsiktet konsekvens av den preventive effekten av inndragning i disse tilfellene, men har landet på at det ligger utenfor mandatet å utarbeide forslag til endringer i kreditorvernet. Og viser også til at lignende kreditorvern er lagt til grunn i de danske reglene. POD støtter arbeidsgruppens tilnærming på dette.

OPD støtter i utgangspunktet forslaget om inndragning knyttet til hastighetsovertredelsene, men savner en drøfting av særskilte miljøfartsgrenser som innføres på visse veistrekninger på vinteren. Dette er veistrekninger som er beregnet og trafiksikre for høyere hastigheter, men der hastigheten i perioder reduseres av miljøhensyn. De viser bla til at tapsforskriften regulerer særskilte fartsgrenser.

Håndheving av miljøfartsgrenser har medført utfordringer tidligere og POD er derfor enig med OPD i at dette med fordel kunne vært behandlet grundigere i rapporten.

Troms politidistrikt tiltrer forslag til regler som vil føre til mer effektiv inndragning av motorvogner ved alvorlige trafikkovertredelser. Og understreker i sitt høringsinnspill behovet for at også leasede kjøretøy omfattes av forslaget til nye regler. Distriktet påpeker også at forslaget til ny § 31c nr 4 er en god sikkerhetsventil som ivaretar eiers interesser mot inndragning i særlige tilfeller.

Videre peker distriktet på utfordringer knyttet til midlertidig nedskilting av fart på grunn av vegarbeid i 30 og 40 soner, særlig når vegarbeid ikke pågår – for eksempel i helger. POD støtter distriktet i denne utfordringen, og understreker at riktig håndheving forutsetter riktige og tydelige reguleringer som igjen er viktig for å opprettholde trafikantenes tillit til oppsatte skilt.

Trøndelag politidistrikt er svært positive til forslaget om skjerpede regler for mer effektiv inndragning av motorvogn ved graverende trafikkløvbrydd, og støtter arbeidsgruppen sitt lovforslag på dette i sin helhet.

Distriktet er videre tydelige på at reglene må plasseres i vegtrafikklovens sanksjonskapittel som foreslått av arbeidsgruppen, noe også POD er enig i og viser til arbeidsgruppens begrunnelser.

Sør-Vest politidistrikt støtter arbeidsgruppens forslag om nye regler for inndragning av motorvogn.

Distriktet peker særlig på at de foreslåtte overtredelsene/ grensene for når inndragning skal finne sted synes velfunderte og fornuftige.

Utrykningspolitiet (UP) uttrykker støtte til forslaget om inndragning av motorvogn, basert på trafikksikkerhetshensyn og behovet for mer effektive virkemidler i kampen mot alvorlige trafikkløvbrydd. De trekker også særlig frem at alvorlige trafikkløvbrydd er en av prioriteringene fra riksadvokaten.

UP deler arbeidsgruppens vurdering av at dagens regelverk ikke er tilstrekkelig inngripende til å møte utfordringene effektivt. De viser videre til de positive erfaringene fra Danmark der politiet siden 2021 har kunnet inndra biler brukt i såkalt "vanvidskørsel"

UP viser også til at Høyesterett har stadfestet at inndragning kan være et aktuelt virkemiddel ved klare tilfeller av "villmannskjøring" samtidig som de i dom adresserer behovet for tydeligere lovgivning på området.

UP peker særlig på at det er viktig at lovforslaget også regulerer situasjoner der motorvognen føres av en annen enn eieren og mener at lovforslaget ivaretar dette behovet på en god måte. Og mener avslutningsvis at lovforslaget balanserer hensynet til trafikksikkerhet og individets rettigheter på en forsvarlig og god måte.

Øst og Vest politidistrikt har støttet lovforslaget, uten å ha andre merknader.

Økonomiske og administrative kostnader

Straffesaker med inndragning av motorvogn vil selvsagt påkrevne noe mer etterforskning i disse sakene, og det må derfor påregnes noe mer ressursbruk i politiet. Hvor mye, er det vanskelig å si noe kvalifisert om nå før vi får erfaring med antall saker og hvilke etterforskning som vil være tilstrekkelig i de enkelte sakene.

Til orientering ble politiet i Danmark tilført 30 mill for å følge opp lovendringen i 2021.

Tema C – forslag til innstramminger i reglene for bruk av mobiltelefon i bil.

Bakgrunn

Uoppmerksomhet under kjøring er et betydelig trafikksikkerhetsproblem. Og arbeidsgruppen viser bla til rapport utgitt av Transportøkonomisk institutt (TØI) i 2016 som konkluderer med at manglende uoppmerksomhet var en betydelig medvirkende faktor i minst 12 prosent av alle trafikkulykker. Av samme rapport fremgår det videre at distraksjon på grunn av mobiltelefon var årsak til uoppmerksomhet i mellom to og fire prosent av dødsulykkene i perioden 2011-2015.

Videre dokumenterer undersøkelser med at bruk av telefon som medfører tasting og/eller det å se på telefonen mens man kjører, en betydelig økt risiko for ulykke - anslått til opptil 164 ganger høyere risiko sammenlignet med vanlig kjøring uten noen forstyrrelser fra mobiltelefon.

Dette betyr at det er et betydelig trafikksikkerhetspotensial i forslaget til skjerpede regler for bruk av mobiltelefon under kjøring, bedre tydeliggjøring, samt økt etterlevelse.

Behovet for lovendring

Arbeidsgruppen er bekymret for den lavere etterlevelsen av dagens regelverk i kombinasjon med betydelige tolknings- og håndhevingsutfordringer. Dette er bekymringer POD både har innsikt i og deler. Videre peker arbeidsgruppen på den teknologiske utviklingen som har skjedd siden dagens regelverk trådte i kraft, og med de utfordringer dette innebærer både for trafikantene og for politiet som håndhever at et regelverk som henger etter utviklingen.

På dette grunnlag er POD enig i arbeidsgruppen at det er nødvendig å vurdere endringer i dette regelverket, av hensyn til trafikksikkerheten.

Det er særlig den foreslåtte presiseringen av at forbudet nå også omfatter det å berøre og holde mobiltelefonen under kjøring, som i størst grad vil bidra til å klargjøre regelverket for trafikanten. Denne presiseringen vil dessuten bidra til økt effektivisering av håndhevingen, herunder at de fleste tvilstilfeller og tolkninger blir ryddet av veien ved en slik skjerping av regelverket.

POD støtter endringsforslaget fordi vi mener det er et nødvendig tiltak for å øke trafikksikkerheten. Endringen vil øke effektiviteten av politiets kontrollinnsats, redusere omfanget av uoppmerksomhet på veiene, øke etterlevelsen av regelverket som igjen vil føre til færre alvorlige trafikkulykker.

Arbeidsgruppen har også pekt på behovet for en mer klargjøring av begrepet bruk i forhold til avspilling av lydfiler, bruk av GPS, samt bruk av funksjoner som kun innebærer det å se på mobiltelefonen under kjøring.

POD støtter forslaget til endringer av vegtrafikklovens §23b slik den er formulert i rapporten, men er enig i tilnærmingen til Sør-Vest og Trøndelag politidistrikt, når det gjelder bruk av integrerte skjermer. Dette blir noe mer forklart i merknadene til politidistriktenes høringsinnspill til POD.

Det understrekes i endringsforslaget at forbudet mot å holde mobiltelefonen under kjøring inkluderer enhver form for berøring uavhengig av om mobiltelefonen etter en alminnelig forståelse anses å være i bruk. Dette vil gi et klart og tydelig signal til trafikantene og som en regel det er enkelt å forholde seg til. Dessuten vil denne tydelige presiseringen bidra til økt effektiv håndheving, uten at politiet må bruke unødvendig med ressurser til bevissikring.

Det foreslås også å tydeliggjøre mulighet for å forby det å se på mobiltelefonens funksjoner, uten at mobiltelefonen brukes eller på annen måte betjenes – for eksempel bruk til å se på film/video/meldinger og lignende. Det fastsettes imidlertid tydelige og fornuftige unntak fra forbudet i forskriften.

Det må være opplagt at vegtrafikkloven §23b også må gjelde for fører/eleven under øvelseskjøring.

POD støtter også forslaget til revidert forskrift slik dette formulert av arbeidsgruppen med de merknader som er anført.

Underliggende enheter, som har sendt hørings svar til POD, har alle støttet forslagene om endring i lov og forskrift, med unntak av Trøndelag politidistrikt.

Alle høringsinnspill fra UP og politidistriktene legges ved høringsbrevet fra POD, men vi vil allikevel sitere noen av innspillene sammen med noen merknader fra POD:

Oslo politidistrikt (OPD) konkluderer med at de støtter endringsforslagene, og peker på forslaget om å forby det å holde eller berøre mobiltelefonen under kjøring som den av endringsforslagene som vil gi størst positiv gevinst. OPD mener imidlertid at det kan bli utfordrende å avdekke ulovlig bruk ved bruk av bilens integrerte skjermer og smartklokker, men er allikevel positive til forslaget.

UP støtter alle de foreslåtte endringene og mener dette er tiltak som vil bidra til å redusere ulykker forårsaket av uoppmerksomhet, videre at endringene vil effektivisere politiets kontrollarbeid og skape tydeligere regler for trafikantene.

Sør-Vest politidistrikt er enig med arbeidsgruppen i at dagens regelverk er til dels krevende å håndheve, og at det derfor er et klart behov for endringer som tydeliggjør dette bedre. Politidistriktet støtter på dette grunnlag de foreslåtte endringene. Samtidig har politidistriktet gitt anbefaling om at endringene ikke bør omfatte regulering av bruk av mobiltelefon der den betjenes av motorvognens integrerte berøringsskjerm. Politidistriktet støtter seg på de argumentene arbeidsgruppen selv påpeker taler mot slik regulering nå. Og peker spesielt på håndhevingsproblematikk, uklarheter eller usikkerhet for brukere og at en slik regulering vil innebære at man til en viss grad beveger seg bort fra formålet om å redusere risikofaktorene knyttet til bruk av håndholdt mobiltelefon.

POD er enig i politidistriktets anbefaling og viser bla til arbeidsgruppens egne vurderinger:

"Arbeidsgruppens er ikke kjent med at det er håndhevingspraksis eller rettspraksis som nærmere tar stilling til om reglene gjelder der mobiltelefonen betjenes av integrerte skjermer" Videre påpeker arbeidsgruppen at "selv om bruk av integrerte berøringsskjermer i motorvogner i utgangspunktet ikke er omfattet av forskrift om håndholdt mobiltelefon under

kjøring med motorvogn, er de omfattet av den generelle aktsomhetsregelen i vegtrafikkloven §3"

Herunder at disse forholdene inntil videre bør vurderes og løses best utenfor forskriften.

Trøndelag politidistrikt mener det bør utvises varsomhet med å lage regler som i så stor grad inngriper i den enkeltes handlefrihet og som vil medføre fare for illeggelser av straff hovedsakelig begrunnet i hensynet til effektiv håndheving av enklere rettergang/bevisførsel. Distriktet påpeker videre at endringsforslagene innebærer en betydelig innskjerping fra gjeldende regelverk, og oppfattes i utgangspunktet som svært strengt.

POD er enig i at endringsforslagene innebærer en skjerping, men støtter arbeidsgruppen i at endringer er nødvendig for å øke trafikksikkerheten. Mer effektiv håndheving vil styrke kontrollinnsatsen som igjen vil føre til økt etterlevelse av regelverket og færre ulykker.

Utgangspunktet for gjeldende regel er at mobiltelefonen enten skal betjenes trådløst eller være i fastmontert holder før kjøringen starter. POD støtter derfor arbeidsgruppens påstand om det ikke skal finnes noen gode grunner til at fører berører mobiltelefonen som ikke er montert i holder under kjøring, og at denne presiseringen derfor ikke innebærer noen urimelighet for trafikanten. Videre har POD tillit til at politiet utviser godt skjønn og rimelighet i sine vurderinger i håndhevingen og i kontrollinnsatsen.

Med hilsen

Runar Karlsen

Fagdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur.

Kopi:

Agder politidistrikt	Postboks 514, Lundsiden	4605	Kristiansand
Finnmark politidistrikt	Postboks 501	9917	Kirkenes
Innlandet politidistrikt	Postboks 355	2303	Hamar
Møre og Romsdal politidistrikt	Postboks 1353 Sentrum	6001	Ålesund
Nordland politidistrikt	Postboks 1023	8001	BODØ
Oslo politidistrikt	Postboks 2093 Vika	0125	Oslo
Sør-Vest politidistrikt	Postboks 240	4001	Stavanger
Sør-Øst politidistrikt	Postboks 2073	3103	Tønsberg
Troms politidistrikt	Postboks 6132	9291	Tromsø
Trøndelag politidistrikt	Postboks 2475 Torgarden	7005	Trondheim
Utrykningspolitiet	Postboks 100	3291	Stavern
Vest politidistrikt	Postboks 85	6901	Florø
Øst politidistrikt	Postboks 3390	1402	Ski