

Politidirektoratet
Postboks 2090 Vika
0125 OSLO

Deres referanse:
25/61609 - 3

Vår referanse:
25/53318 - 5

Sted, dato:
Stavern, 01.04.2025

Politidirektoratet anmoder om at høringsispillene koordineres her - forslag til skjerpede regler om risikoadferd i trafikken - effektiv inndragning av motorvogn som følge av graverende trafikklovbrudd og skjerpede regler for bruk av mobiltelefon i bil

Innledning

Utrykningspolitiet (UP) viser til oversendt høring fra Politidirektoratet (POD) datert 17.03.2025 (25/51689), med henvisning til høringsnotatet fra Samferdselsdepartementet, som omhandler henholdsvis tema a – mer effektiv inndragning av motorvogn ved særlig graverende vegtrafikklovbrudd, samt tema c – innstramminger i regler for bruk av mobiltelefon i motorvogn. Tema b i samme rapport om forbud mot varsling av politikontroll, har vi svart ut i eget høringssvar til POD datert 19.03.2025.

Vi behandler tema a og c separat i vårt høringssvar.

Tema a – mer effektiv inndragning av motorvogn ved særlig graverende vegtrafikklovbrudd

UP viser til arbeidsgruppens utredning og forslag til lovendring som omhandler mer effektive regler for inndragning av motorvogn ved alvorlige hastighetsovertredelser og andre særlig graverende trafikklovbrudd. UP ønsker med dette høringssvaret å uttrykke støtte til forslaget, basert på trafikksikkerhetshensyn og behovet for mer effektive virkemidler i kampen mot alvorlige trafikklovbrudd. Etterforskning og påtaleavgjørelse i "alvorlige trafikklovbrudd" er også en av prioriteringene fra Riksadvokaten¹.

¹ <https://www.riksadvokaten.no/document/prioriteringar-for-straffesaksbehandlingen-2025/>

Vi mener arbeidsgruppen har vurdert de juridiske dilemmaene i lovforslaget på en god måte, særlig spørsmålet om eiendomsrett og forholdet til panterettigheter, og vi støtter deres vurderinger og konklusjoner.

Behovet for skjerpede regler

UP-sjefen har offentlig uttrykt støtte for et strengere regelverk som gir politiet mulighet til å inndra kjøretøy ved grove trafikklovbrudd, som svært høye hastigheter og annen farlig trafikkatferd. Vi har vist til Danmarks praksis, der politiet siden 2021 har kunnet beslaglegge og inndra biler brukt til såkalt "vanvidskørsel", bl.a. kjøring over 200 km/t eller det dobbelte av fartsgrensen.

Vi mener arbeidsgruppen har redegjort grundig for vår situasjonsforståelse hva gjelder utfordringer med treffsikre forebyggende tiltak i tilfeller av særlig farlige fartsovertredelser og ruspåvirket kjøring (høy promille). Dette representerer en betydelig risiko for liv og helse, både for føreren selv og andre uskyldige trafikanter. UP deler arbeidsgruppens vurdering av at dagens regelverk ikke er tilstrekkelig inngripende til å møte utfordringen effektivt.

Forslaget til ny § 31 c i vegtrafikkloven som omhandler egen regel for inndragning av motorvogn, supplerer straffelovens generelle inndragningsbestemmelser, men tydeliggjør behovet for å ramme sjåførere med inndragning av motorvogner ved særlig graverende trafikklovbrudd. Erfaringer fra Danmark, og andre land som arbeidsgruppen har vist til, viser at mer effektive inndragningsregler kan ha en preventiv effekt og bidra til å redusere denne formen for høyrisikoadferd.

Høyesterett har stadfestet at inndragning kan være et aktuelt virkemiddel ved klare tilfeller av "villmannskjøring"². Samtidig understreker dommen behovet for tydeligere retningslinjer. UP mener derfor at en lovendring vil gi en mer konsekvent praksis ved inndragning, noe som vil redusere og forebygge slik særlig farlig trafikkatferd, samt styrke politiets trafikksikkerhetsarbeid for å bidra til å nå nullvisjonen.

Styrking av inndragningshjemmelen

Inndragning av kjøretøy som er brukt i særlig graverende trafikklovbrudd, vil kunne ha en sterk individualpreventiv effekt ved å fjerne muligheten for videre lovbrudd. Det vil også ha en viktig allmennpreventiv effekt ved å signalisere at alvorlige brudd på trafikkreglene får umiddelbare og merkbare konsekvenser.

For særlig utfordrende og trafikkfarlige førere, hvor ordinære trafikkkontroller har begrenset effekt, vil den foreslåtte lovendringen representere et riktig og viktig tiltak. UP støtter derfor forslaget til ny § 31 c i vegtrafikkloven, hvor inndragning av motorvogn skal foretas når eier har benyttet kjøretøyet til risikoadferd i trafikken. De særlig graverende trafikklovbruddene kan oppsummeres i følgende hovedpunkter fra ny § 31 c nr. 1 bokstav a til i:

Ekstremt høy hastighet

- Kjøring i 200 km/t eller mer.
- Kjøring i dobbelt så høy hastighet som fartsgrensen, hvis denne er minst 50 km/t.
- Kjøring 50 km/t eller mer over fartsgrensen der denne er under 50 km/t.

Alvorlig ruspåvirket kjøring

- Alkoholnivå på 2,0 promille eller mer, eller tilsvarende påvirkning av andre rusmidler.

²https://lovdata.no/artikkel/nytt_fra_hoyesterett_politiet_kan_inndra_bilen_ved_%C2%ABvillmannskjoring%C2%BB/4883

- Alkoholnivå på 1,2 promille eller mer, dersom føreren har en tilsvarende tidligere dom de siste 3 årene.
- Alkoholnivå på 1,2 promille eller mer kombinert med grovt uaktsom forvoldelse av skade eller død.

Forsettlig skade

- Bevisst påført skade på personer eller store materielle skader.

Organisert ulovlig kjøring

- Deltakelse i eller medvirkning til ulovlig, organisert kjøring med flere i fellesskap.

Gjentatte brudd på førerett

- Ulovlig kjøring uten gyldig førerkort minst 10 ganger de siste 3 årene.

Det er viktig at lovforslaget også regulere situasjoner der motorvognen føres av en annen person enn eieren. Vi mener forslaget ivaretar dette ved å fastsette at kjøretøyet skal inndras dersom føreren har begått en eller flere av de angitte overtredelsene nevnt i forslagets nr. 1 bokstav a til d og bokstav f til h. At kjøretøyet kan inndras selv om eieren ikke var fører, må anses som en nødvendig og rimelig reaksjon sett opp mot alvorligheten av de nevnte overtredelsene. Eier gis gjennom det foreslåtte regelverket et ekstra insitament til å vurdere om vedkommende bør overlate motorvognen til aktuell fører. Dette bidrar til å styrke trafiksikkerheten og understreker det ansvaret som følger med å låne, leie eller lease ut et kjøretøy.

UP opplever at enkelte førere konsekvent ignorerer lovverket og representerer en vedvarende fare for andre trafikanter. Hvis sjåfører utviser en slik holdning, er vi av den oppfatning at det skal svært gode grunner til å hevde at inndragning er uforholdsmessig inngripende. For denne gruppen mener vi at en mer effektiv og systematisk bruk av inndragning utgjøre et nødvendig og målrettet tiltak for trafiksikkerheten.

UP-patruljene har erfaring med miljøer som bruker offentlig vei som "racingbane" i ekstremt høye hastigheter. Det innebærer også stenging av motorvei, som hindrer lovlig trafikkavvikling, og de utsetter andre trafikanter for stor fare. Miljøet publiserer ofte høyhastighetskjøring som "skrytevideoer" på sosiale medier, noe som ikke bare vitner om manglende respekt for loven og trafiksikkerheten, men også påvirker andre til lignende atferd. Dagens lovverk er dessverre ikke tilpasset dagens utfordring for å forebygge og avdekke den formen for særlig trafikkfarlig atferd.

Forholdsmessighet og rettssikkerhet

UP mener at forslaget balanserer hensynet til trafiksikkerhet og individets rettigheter på en forsvarlig måte. Når ny lovbestemmelse blir kjent, vil inndragning av kjøretøy ikke være en uforholdsmessig reaksjon, sett opp mot alvoret i lovbruddene og hvilke konsekvenser de kan ha³. Sjåfører som utviser en særlig uansvarlig trafikkatferd og en alvorlig mangel på hensynsfullhet, må etter vår oppfatning ta ansvar for konsekvensene ved overtredelse av foreslåtte § 31 c.

Vi mener at både straffens effekt på enkeltsjåfører (individualprevensjon) og dens signaleffekt overfor alle trafikanter (allmennprevensjon) er viktige hensyn i den nye bestemmelsen i vegtrafikkloven § 31 c. Høyesterett har, i dommen som vi har henvist til ovenfor i høringssvaret, referert til tidligere avgjørelser som viser at inndragning kan begrunnes med allmennprevensjon. For eksempel understreket Høyesterett i en dom fra 1984 (Rt-1984-808) at gjentatt promillekjøring kunne ført til inndragning av bilen nettopp av hensyn til samfunnets behov for tryggere trafikk. Også i en nyere dom fra

³ <https://www.regjeringen.no/contentassets/c91632e1e2a84454b72072c5d51bf517/nasjonal-tiltaksplan-for-ts-pa-vei-2022-2025-endelig.pdf>

2018 (HR-2018-556-A) ble både individualprevensjon og allmennprevensjon trukket fram som relevante hensyn ved vurdering av inndragning.

Konklusjon

UP støtter forslaget til ny § 31 c i vegtrafikkloven og mener at en tydeligere inndragningshjemmel vil bidra til å styrke trafikksikkerheten, forebygge alvorlige lovbrudd og redusere risikoen for alvorlige trafikkuulykker i arbeidet for å nå nullvisjonen. Forslaget er et riktig og nødvendig skritt for å møte dagens utfordringer i trafikken og sikre tryggere veier for alle trafikanter.

Tema c – innstramminger i regler for bruk av mobiltelefon i motorvogn

UP viser til arbeidsgruppens rapport og utfordringene knyttet til endret bruk av mobiltelefon i kjøretøy.

Trafikksikkerhetsutfordringer

Uoppmerksomhet under kjøring er en av de største trafikksikkerhetsutfordringene i Norge. Ifølge analyser fra Statens vegvesen har uoppmerksomhet vært en medvirkende faktor i én av tre dødsulykker. Bruk av mobiltelefon er dokumentert som en direkte årsak i 4 % av dødsulykkene⁴.

Å kontrollere uoppmerksomhet i trafikken er utfordrende for politiet. Derfor har forbudet mot håndholdt mobilbruk en dobbelt funksjon; det gir politiet mulighet til å rette oppmerksomheten mot uoppmerksomhet generelt, samtidig som det håndhever reglene for mobilbruk bak rattet.

Til tross for strengere regler og økte bøtesatser, ser UP daglig eksempler på førere som lar seg distrahere av mobiltelefoner. En veikantundersøkelse gjennomført av UP i 2024 viste at 2,4 % av førerne brukte mobiltelefon ulovlig. Av disse brukte 0,47 % telefonen til å prate, mens 1,96 % teksten eller leste meldinger.

Sammenlignet med tidligere undersøkelser viser resultatene en liten nedgang i ulovlig mobilbruk siden 2022, men en økning i andelen som tekster mens de kjører. På motorveier og blant tungbilførere er forekomsten av ulovlig mobilbruk høyere⁵.

Disse funnene understreker behovet for fortsatt innsats for å redusere uoppmerksomhet i trafikken, og da mener vi det er riktig å forbedre lovverket for å effektivisere og forbedre politiets kontrollvirksomhet og dermed trafikksikkerheten.

Utfordringer for politiets kontrollvirksomhet

Dagens regelverk er utfordrende å håndheve effektivt. Det krever at politiet ikke bare skal observere at en fører holder en mobiltelefon. Det krever også at politiet kan bevise at den er benyttet til samtale, skrolling, teksting eller annen bruk som er ulovlig etter dagens lovgivning. Dette gjør håndhevingen vanskelig og mindre effektiv.

Videre har den teknologiske utviklingen ført til nye måter å bruke mobiltelefonen på i bil, blant annet gjennom stemmestyring, berøringsskjerm og integrerte systemer. Dagens regelverk reflekterer ikke disse endringene fullt ut, noe som kan skape uklarhet både for førere og kontrollmyndigheter.

⁴ <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/3166609>

⁵ <https://www.politiet.no/globalassets/nyheter/up/politiets-tilstandsanalyse-2025-trafikksikkerhetsarbeid.pdf>

Behov for tydeligere regler

UP støtter arbeidsgruppens anbefaling om å forby enhver holding eller berøring av mobiltelefon som ikke er montert i en fast holder. Dette vil:

- Gjøre reglene enklere å forstå for trafikantene.
- Gjøre det enklere for politiet å håndheve regelverket.
- Bidra til økt etterlevelse og dermed økt trafiksikkerhet.

Vi mener, som arbeidsgruppen, at det er nødvendig å innføre et teknologinøytralt regelverk som regulerer bruken av bilens integrerte skjerm på samme måte som fastmontert mobiltelefon. Mange av de samme utfordringene knyttet til uoppmerksomhet, gjelder også for betjening av skjermbaserte funksjoner i bilen.

Oppsummering og anbefalinger

For å styrke trafiksikkerheten og sikre en mer effektiv håndheving av regelverket støtter UP følgende:

- Forbud mot enhver holding eller berøring av mobiltelefon som ikke er fastmontert i en holder.
- Innføring av teknologinøytrale regler for bruk av bilens integrerte skjerm, særlig for kommunikasjons- og navigasjonsfunksjoner.
- Tydeliggjøring av at reglene også gjelder ved trafikal stans og for elever under øvingskjøring.

UP mener at disse tiltakene vil bidra til å redusere ulykker forårsaket av uoppmerksomhet, effektivisere politiets kontrollarbeid og skape tydeligere regler for trafikantene. Vi stiller oss derfor positive til de foreslåtte endringene i regelverket for ulovlig bruk av mobiltelefon og bilens integrerte skjerm.

Med hilsen

Roar Skjelbred Larsen

Assisterende sjef Utrykningspolitiet

Dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur.