



STORTINGET

Innst. 214 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:47 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Andreas Sjalg Unneland, Cato Brunvand Ellingsen og Mona Fagerås om å standardisere forenklet forelegg for overtredelse av vegtrafikk- og småbåtloven slik at det bøtelegges etter siktedes inntekt

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan man kan gjøre forenklete forelegg mer progressive, og vurdere å knytte boten til siktedes inntekt og/eller formue.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosia-

listisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag 47 S (2022–2023) fra stortingsrepresentantene Andreas Sjalg Unneland, Cato Brunvand Ellingsen og Mona Fagerås om å standardisere forenklet forelegg for overtredelse av vegtrafikk- og småbåtloven slik at det bøtelegges etter siktedes inntekt. Komiteen viser videre til statsrådets svarbrev 10. januar i år, samt til statsrådets svar på tilleggsspørsmål fra komiteen ved brev av 14. og 22. februar i år. Brevene følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen viser til at statsråden opplyser om at bøter i Norge som hovedregel er knyttet til inntekt, men at forenklete forelegg ilegges etter faste satser iht. vegtrafikkloven § 31 b og småbåtloven § 42. Videre vises det til at det er gode grunner for at det er gjort unntak fra hovedregelen i straffeloven § 53 for forenklet forelegg. Disse grunnene er gjort nærmere rede for i statsrådets brev.

Komiteen merker seg også at statsrådets svarbrev reflekterer synspunkter innhentet fra Justis- og beredskapsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet.

Komiteen viser videre til at det ble åpnet for skriftlige innspill til saken, men at ingen aktører meldte interesse for å kommentere saken innen fristens utløp.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, vil videre bemerke at prikkbelastning og tap av førerrett på vegtrafikkens område må ses i sammenheng med systemet med forenklet forelegg.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, vil understreke at ordningen med forenklet forelegg ble innført og baserer seg på en forenklet behandling av lett konstaterbare masseovertridelser. Et av suksesskriteriene ved innføringen av forenklet forelegg er at overtradelser avgjøres umiddelbart på stedet eller ved en ettersendelse pr. post ved automatiske trafikkkontroller.

Dette flertallet oppfatter dette som en effektiv ordning som ikke innebærer saksbehandling, og dermed også er ressursbesparende.

Dette flertallet vil understreke at i og med at ordningen er et tilbud om umiddelbar avgjørelse, vil et krav om at man skal innhente inntektsopplysninger medføre at hele formålet med forenklet forelegg vil falle bort, da det da ikke kan utferdiges på stedet.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre, legger vekt på at ordningen opplyses å være et av politiets viktigste virkemidler i innsatsen for bedre sikkerheten på vei og på sjø.

Dette flertallet ønsker ikke å bidra til at politiet mister et verdifullt virkemiddel som har betydelig forebyggende og avdekkende effekt.

Dette flertallet vil fremheve at ordningen med forenklet forelegg er et frivillig tilbud om å få avgjort saken på stedet. Trafikanten kan nekte å vedta et forenklet forelegg. Det vil føre til at det skrives en ordinær anmeldelse av forholdet. En slik anmeldelse vil følge vanlige prosesser og saksbehandling. Det betyr at om begrunnelsen for å ikke vedta et forenklet forelegg er økonomiske forhold, kan det bli en del av vurderingen som påtalemyndigheten tar med seg i sin endelige fastsettelse av foreleggets størrelse.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre mener at den siste økningen i gebyrsatser for trafikkforseelser bør være gjenstand for en evaluering for å få en vurdering av om disse nå er blitt uforholdsmessig høye. Disse medlemmer merker seg Trygg Trafikks generelle betraktninger om at økning av bøtesatsene kun har effekt på trafikksikkerheten opp til visst bøtenivå. Disse medlemmer mener at bøter ikke bør være fiskale avgifter som oppfattes å være rene inntekter til staten, uten at de har en preventiv effekt på trafikantenes adferd.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er av sentral betydning for respekten for regelverk at straffereaksjoner godt reflekterer den allmenne rettsoppfatningen. Manglen på samsvar mellom handlingers straffverdighet og straff bidrar til å svekke respekten for reglene og for politiet som skal håndheve bestemmelsene. Disse medlem-

mer mener at slikt samsvar dessverre mangler i dag på trafikkområdet. Dette skyldes at Arbeiderparti-Senterparti-regjeringen har valgt å bruke straffesanksjoner i veitrafikken som om det var en del av skatte- og avgiftsregelverket. Norge har lave straffer for alvorlig kriminalitet, mens straffenivået for trafikkforseelser er høyt sammenliknet med våre naboland. Arbeiderparti-Senterparti-regjeringen har bidratt til å øke skjevheten i systemet ved å heve bøtesatsene i veitrafikken betydelig både i 2022 og 2023. Det er her også grunn til å bemerke at regjeringen selv legger til grunn at økningene i bøtesatser ikke skal påvirke folks trafikkatferd, da antall regelbrudd skal fortsette på samme nivå mens statens inntekter øker. Disse medlemmer viser til at forslagsstillerne er bekymret for at bøtesatsene er så høye at det for mange med vanlige inntekter kan bli økonomisk vanskelig. Disse medlemmer mener at dette best kan løses ved å ha et lavere bøtenivå for trafikkforseelser som er mer i pakt med landene rundt oss og ikke minst forholder seg til den allmenne rettsoppfatningen. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2022 og 2023, der Arbeiderparti-Senterparti-regjeringens uholdbare bøtesatsøkninger avvises.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til hovedregelen i straffeloven § 53, som sier at

«Ved utmåling av bot skal det ved siden av slike forhold som i alminnelighet tillegges vekt ved straffutmålingen, legges vekt på lovbrysterens inntekt, formue, forsørgelsesbyrde, gjeldsbyrde og andre forhold som påvirker den økonomiske evnen».

Dette medlem viser til statsrådets svarbrev, der det redegjøres for at det er praktiske grunner som gjør at forenklete forelegg viker fra prinsippet om at bøter skal ta hensyn til overtrederens inntekt og formue. Dette medlem er ikke enig i at det er tilstrekkelig tungtveiende grunner for å fravike prinsippet i strl. § 53, og understreker at dagens system gir sosialt skjeve utslag som rammer dem som har minst. Dette betyr at den preventive effekten trolig er sterkere overfor dem som vil oppleve bøtene som høye, enn dem som lett kan betale boten.

Dette medlem viser til UP-sjef Knut Smedsrud, som til NRK den 10. februar 2023 uttaler følgende i forbindelse med økte satser for forenklet forelegg:

«I strafferetten for øvrig tar man hensyn til folks ytevne. Det gjør man ikke her. Det kan oppfattes som urettferdig, fordi straff og forbrytelse skal stå i et visst forhold.»

Dette mener UP-sjefen kan føre til at flere bestrider forelegget. Dermed kan saken havne i rettssystemet. På den måten vil ikke lenger argumentet om at forenklet

forelegg er enkelt og ressursbesparende gjøre seg like gjeldende.

Dette medlem understreker at den teknologiske utviklingen går fort, og at en rekke land som Finland, Sveits og Storbritannia kobler trafikkbøter til inntekt. I tilfeller der det er fotoboks som registrerer fartsovertredelsen, vil det være særlig aktuelt å finne gode automatiserte løsninger. Politidirektoratet har gitt UP i oppdrag å øke antallet ATK-saker fra 180 000 i 2021 til 250 000 i 2022. Dette medlem understreker at når statsrådets svarbrev viser til at over 200 000 trafikklovbrudd avgjøres årlig med forenklet forelegg, tyder det på at andelen som ikke skjer på stedet, men med fotoboks, er svært høy.

Dette medlem viser til at systemet i Finland er slik at hvis man bryter fartsgrensen med mer enn 20 km/t, knyttes boten til siktedes inntekt. En slik ordning bidrar til rettferdighet fordi den sikrer at folk betaler etter evne i stedet for etter en fast sats som rammer svært ulikt. Dette medlem viser til statsrådets svarbrev, der statsråden opplyser om at de mest alvorlige sakene utgjør anslagsvis 40 000 saker årlig. Dette medlem mener vi kan anta at mange av disse kommer fra automatiske trafikkkontroller, som vil være lite tidkrevende å knytte til inntekt.

Dette medlem mener hensynet til den teknologiske utviklingen og hovedprinsippet i strl. § 53 tilsier at det er behov for å vurdere nærmere om man kan knytte forenklete forelegg til siktedes inntekt og formue.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan man kan gjøre forenklete forelegg mer progressive, og vurdere å knytte boten til siktedes inntekt og/eller formue.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utrede hvordan man kan gjøre forenklete forelegg mer progressive, og vurdere å knytte boten til siktedes inntekt og/eller formue.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Framskrittspartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:47 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Andreas Sjøalg Unneland, Cato Brunvand Ellingsen og Mona Fagerås om å standardisere forenklet forelegg for overtredelse av vegtrafikk- og småbåtloven slik at det bøtelegges etter siktedes inntekt – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 9. mars 2023

Erling Sande

leder

Liv Kari Eskeland

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets President
Karl Johansgate 22
Karl Johansgate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

22/2498-4

Dato

10. januar 2023

Dokument 8:47 S (2022-2023) Representantforslag om å standardisere forenklet forelegg for overtredelse av vegtrafikk- og småbåtloven slik at det bøtelegges etter siktedes inntekt

Jeg viser til representantforslag 8:47 S (2022-2023) fra stortingsrepresentantene Andreas Sjalg Unneland, Cato Brunvand Ellingsen og Mona Fagerås om å standardisere forenklet forelegg for overtredelse av vegtrafikkloven og småbåtloven slik at det bøtelegges etter siktedes inntekt.

Representantene foreslår at Stortinget skal be regjeringen:

«utrede hvordan man kan gjøre forenklede forelegg mer progressive, og vurdere å knytte boten til siktedes inntekt og/eller formue». Komiteen har bedt om Samferdselsdepartementets vurdering.

Jeg vil innledningsvis bemerke at også i Norge er bøtene som hovedregel knyttet til inntekt. Det følger av straffeloven § 53 at det ved utmåling av bot skal legges vekt på lovbrüterens økonomiske evne, herunder inntekt, formue, forsørgelsesbyrde m.m.

Det følger imidlertid av vegtrafikkloven § 31 b og av småbåtloven § 42 at forenklede forelegg ilegges etter faste satser. Det er gode grunner for at det er gjort unntak fra hovedregelen i straffeloven § 53 for forenklet forelegg. Ordningen har nettopp til hensikt å forenkle behandlingen av de overtredelsene som forekommer i størst antall. Slike forelegg brukes ved mindre alvorlige og lett konstaterbare masseovertredelser og kan utferdiges av tjenestemenn som ellers ikke har påtalemyndighet. Trafikklovbrudd er særlig aktuelt, og over 200 000 trafikklovbrudd avgjøres årlig med forenklet forelegg. Overtredelsen avgjøres umiddelbart på stoppost av polititjenestemann og uten vurderinger av for eksempel inntektsforhold formue og forsørgelsesbyrde.

Ordningen med forenklet forelegg er også til fordel for trafikanten, som raskt får saken ferdigbehandlet, uten å være nødt til å gå igjennom de vanlige prosessene med politianmeldelse, avhør, ventetid, m.m. Det skjer heller ingen registrering i Straffesaksregisteret eller politiets bøtesaksregister ved slike forelegg i trafikksaker.

Jeg har vært i kontakt med Justis- og beredskapsdepartementet, som har innhentet uttalelser fra Riksadvokaten, Politidirektoratet og Nærings- og fiskeridepartementet.

Riksadvokatens oppfatning er at forslaget vil forvanske og forsinke prosessen med å utferdige forenklede forelegg i betydelig grad. Et av hovedformålene med forenklet forelegg er at de er standardiserte og kan utferdiges av politiet på stedet, eller ettersendes pr. post ved automatiske trafikkontroller. Dersom det må gjøres undersøkelser av den enkeltes økonomi, vil det gjøre prosessen med forenklede forelegg betydelig mindre effektiv.

Riksadvokaten viser til NOU 2003:15 Fra bot til bedring, hvor det står at «*Ordningen med forenklet forelegg er begrunnet i behovet for å kunne gjøre opp mindre alvorlige, kurante masseovertredelser på en enkel måte. Dette innebærer en enda enklere saksbehandling enn ved ordinært forelegg. Bøteleggelse ved forenklet forelegg skjer etter faste bøtesatser*».

Proessen ved sanksjonering av promillekjøring skiller seg fra sakene om forenklet forelegg ved at politiet oppretter en ordinær straffesak, avhører siktede, innhenter informasjon fra skattemyndighetene om inntekt og foretar andre relevante etterforskningsskritt før påtalemyndigheten vurderer saken og eventuelt sender den til pådømmelse i retten. Det er altså snakk om en langt mer omfattende saksbehandling.

Også Politidirektoratet (POD) påpeker at hovedgevinsten ved forenklet forelegg er at overtredelsen avgjøres umiddelbart på stoppost av polititjenestemann og uten saksbehandling eller andre vurderinger som for eksempel inntektsforhold. POD opplyser om at arbeidsprosessen på stoppost er digitalisert og at påtalekontroll med hvert enkelt forelegg dermed ikke lenger er nødvendig. Det pågår også en digitaliseringsprosess for forenklede forelegg som utferdiges basert på opplysninger fra fotoboksene. POD skriver videre at faste satser på forelegget vil kunne slå urettferdig ut avhengig av overtrederens inntekt, men at dette kan forsvares så lenge satsene anses noenlunde rimelige for alle.

En fungerende ordning med forenklede forelegg er blant politiets viktigste virkemidler i innsatsen for bedre trafikksikkerhet, med formål å redusere antallet drepte og hardt skadde i trafikken. POD ser det som en absolutt forutsetning for en eventuell innføring av inntektsbaserte standardsatser, at tilstrekkelige fakta om betalingsevne er tilgjengelige for politiet på stoppost. Det er usikkert om det er gjennomførbart å etablere en digital løsning som gir sikre opplysninger om trafikantens inntekt på stedet. POD er svært skeptiske til å innføre krav om inntekstvurdering dersom det fører til at forenklede forelegg ikke lenger kan

utferdiges på stedet. De skriver at politiet i så fall vil miste et verdifullt virkemiddel som har betydelig forebyggende og avdekkende effekt.

Justis- og beredskapsdepartementet slutter seg til POD og Riksadvokatens vurderinger.

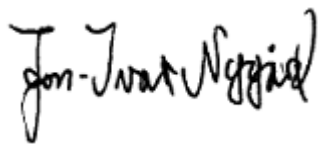
Nærings- og fiskeridepartementet har informert om at de slutter seg til JDs vurdering av at de samme hensyn som taler for faste satser for forenklede forelegg i vegtrafikksaker, gjør seg gjeldende på samme måte i fritids- og småbåtsaker.

Jeg er enig med representantene i at standardiserte satser kan slå urettferdig ut for de med lav betalingsevne. Videre kan den preventive effekten av forelegget være mer begrenset for de med høy inntekt. Virkningen av ordningen med prikkbelastning og tap av førerrett på vegtrafikklovens område vil imidlertid være merkbar for den enkelte uavhengig av inntekt, og bør derfor åpenbart ses i sammenheng med systemet med forenklede forelegg, noe også Riksadvokaten har påpekt.

Jeg har merket meg at et samlet fagmiljø på politi- og påtalesiden ikke ser det som formålstjenlig å innføre en ordning hvor nivået på de forenklede foreleggene fastsettes på bakgrunn av inntekt. Det har stor betydning at det synes å være utfordrende å legge til rette for bøtesatser basert på inntekt, og samtidig sikre at slike forelegg fortsatt skal kunne ilegges på stedet. Videre er det grunn til å stille spørsmål ved hvorvidt en slik forenklet prosess som ordningen innebærer, ut fra rettssikkerhetsmessige prinsipper, vil være forenlig med potensielt svært høye bøtesatser.

På denne bakgrunn mener jeg det nå ikke er ønskelig å utrede hvorvidt bøtenivået på de forenklede foreleggene for overtredelse av vegtrafikkloven og småbåtloven kan fastsettes på bakgrunn av den enkeltes overtreders inntektsforhold.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style.

Jon-Ivar Nygård



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/2498-8

14. februar 2023

Dok 8:47 S (2022-2023) om å standardisere forenklet forelegg for overtredelse av vegtrafikk- og småbåtloven slik at det bøtelegges etter siktedes inntekt - svar på tilleggsspørsmål

Jeg viser til brev av 6. februar 2023, med spørsmål fra Transport- og kommunikasjonskomiteen i forbindelse med behandlingen av ovennevnte representantforslag.

Spørsmålene berører i særlig grad Justis- og beredskapsdepartementets ansvarsområder, og svarene er utarbeidet etter innspill fra Justis- og beredskapsdepartementet.

Spørsmål 1

«Flere trafikklovbrudd avgjøres jo ikke umiddelbart på stoppost av politiet, kan ministeren gi en vurdering av muligheten for å bøtelegge etter inntekt for eksempel i automatiske trafikkontroller?»

Svar

I 2021 ble det ilagt til sammen 271 087 straffereaksjoner i Norge. Av disse var 208 754 forenklete forelegg, 34 709 vanlige forelegg utferdiget av påtalemyndigheten og 1 951 bøter ilagt ved dom. (SSB: *Straffereaksjoner og straffede personer, etter type reaksjon*).

Av de forenklete foreleggene gjaldt 201 249 overtredelser av vegtrafikkloven. De fleste forenklete forelegg i trafikk saker utferdiges på stedet. Unntaket er fartsovertredelser som avdekkes ved automatisk trafikkontroll (ATK), der forelegget utferdiges i ettertid.

I 2021 ble det utferdiget 70 638 forenklete forelegg i ATK-saker, av totalt 191 423 reaksjoner for fartsovertredelser. (*Politiets tilstandsanalyse for 2023, Trafikksikkerhetsarbeid, desember 2022*).

Justis- og beredskapsdepartementet legger til grunn at det i ATK-sakene vil være praktisk mulig å innhente opplysninger om inntektsforhold, og utmåle boten i forhold til denne. Det vil imidlertid medføre ekstra arbeidsprosesser, og gjøre saksbehandlingen mer ressurs- og tidkrevende enn den er i dag. Selv om disse sakene utgjør en begrenset andel av de forenklete foreleggene, er antallet likevel så høyt at ekstra arbeidsprosesser i hver enkelt sak vil utgjøre en merkbar belastning for politiet.

Justis- og beredskapsdepartementet mener det uansett ikke er aktuelt å ha to ulike systemer for utmåling av bot for fartsovertredelser som avgjøres med forenklet forelegg. Et flertall av overtredelsene avdekkes ved manuelle kontroller, der forenklet forelegg utferdiges på stedet. Skal man ta hensyn til inntekt i ATK-sakene, må man også gjøre det i sakene som avgjøres på stedet. Man vil ellers få en situasjon der like fartsovertredelser med samme straffverdighet, møtes med ulike reaksjoner avhengig av måten overtredelsen avdekkes og avgjøres på.

Spørsmål 2

«I Finland og Sveits har de jo valgt å innføre en progressiv modell hvor størrelsen på boten beregnes etter inntekten til vedkommende. Ber om en vurdering for overførbarheten av det finske og sveitsiske systemet til norske forhold.»

Svar

Justis- og beredskapsdepartementet viser til at spørsmålet om overførbarhet av utenlandsk regulering til norsk rett krever en grundigere utredning enn det er tid for ved besvarelse av spørsmålet her.

Vi kan likevel opplyse følgende basert på begrenset kjennskap til nevnte lands reguleringer:

Finland

Finland har avkriminalisert en vesentlig del av de overtredelsene som i Norge sanksjoneres med forenklet forelegg. En stor del av de trafikklovbruddene som her avgjøres med forenklet forelegg, avgjøres i Finland med illeggelse av administrativ avgift som ikke er en strafferettslig reaksjon. Dette gjelder bl.a. fartsovertredelser med inntil 15 og 20 km/t over grense (avhengig av fartsgrensen på stedet), bruk av mobiltelefon, kjøring på rødt lys og en rekke andre brudd på trafikkregler og påbud eller forbud gitt ved skilt. Avgift fastsettes etter faste satser, uavhengig av overtraders inntekt.

De overtredelsene som i Finland resulterer i inntektsavhengig bot, tilsvarer i hovedsak de alvorligste fartsovertredelsene som her reguleres av forskrift om forenklet forelegg, dvs. overskridelse av fartsgrensen på stedet med mer enn 20 km/t. Det er altså kun en begrenset del av de overtredelsene som avgjøres med forenklet forelegg i Norge som avgjøres med inntektsavhengig bot i Finland.

Med forbehold om at det ikke er gjort noen grundige undersøkelser, ses inntektsavhengige bøter i Finland å basere seg på en utregningsformel som tar utgangspunkt i netto inntekt og forsørgelsesbyrde.

Flere forhold måtte avklares om man skulle vurdere en slik ordning i Norge. Det vil bl.a. trolig ikke være tilstrekkelig å innhente ligningsopplysninger, ettersom nylige endringer i arbeidsforhold og inntekt ikke fanges opp. Det vil også reise spørsmål om formuesforhold mv. skal hensyntas.

Sveits

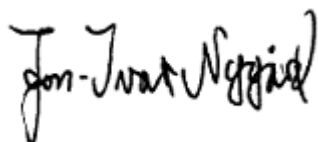
Sveits har faste satser for fartsovertredelser opp til 25 km/t avhengig av lokal fartsgrense. For mer alvorlige fartsovertredelser fastsettes boten individuelt, og så vidt vi har brakt i erfaring, behandles disse sakene etter generelle straffeprosessuelle regler. Sveits ses ikke å ha en forenklet prosess i disse sakene som kan sammenliknes med norske regler om forenklet forelegg.

Både Finland og Sveits oppfattes å ha et system der hovedtyngden av trafikklovbrudd resulterer i avgift etter faste satser. Norge går noe lenger enn Finland og Sveits i bruk av faste satser for trafikklovbrudd, ved at også fartsovertredelser der fartsgrensen overskrides med opptil 40 km/t, omfattes av forskrift om forenklet forelegg.

Det er ikke undersøkt hvordan Finland og Sveits sanksjonerer overtredelser av lovgivning om småbåter, som i Norge kan avgjøres med forenklet forelegg.

Jeg viser for øvrig til mitt svar til representantforslaget av 10. januar.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/2498-12

22. februar 2023

Dok 8:47 S (2022-2023) om å standardisere forenklet forelegg for overtredelse av vegtrafikk- og småbåtloven slik at det bøtelegges etter siktedes inntekt - svar på nytt tilleggsspørsmål

Jeg viser til brev av 14. februar 2023, med nytt spørsmål fra Transport- og kommunikasjonskomiteen i forbindelse med behandlingen av ovennevnte representantforslag.

Jeg viser også til tidligere henvendelser om ovennevnte forslag og mine svar til Stortinget av 10. januar og 14. februar 2023.

Også dette spørsmål berører i særlig grad Justis- og beredskapsdepartementets ansvarsområder, og svaret er utarbeidet etter innspill derfra.

Spørsmål

«Vi ber om en vurdering av muligheten for å innføre forenklet forelegg etter inntekt kun på de mest alvorlige overtredelsene, etter modell fra Finland, og beholde det standardiserte forelegget på mindre alvorlige overtredelser.»

Svar

I Finland blir overskridelser av gjeldende fartsgrense med inntil 20 km/t avgjort med gebyr. Gebyrordningen i Finland omfatter også bruk av mobiltelefon under kjøring. I Norge vurderes dette som en alvorlig overtredelse som medfører forenklet forelegg på 9 700 kroner.

Uttalelsen her tar utgangspunkt i at «de mest alvorlige overtredelsene» som spørsmålet knytter seg til, er slike som kan avgjøres med forenklet forelegg, og som i tillegg skal registreres med tre prikker i henhold til forskrift om prikkbelastning § 2 nr. 1 og 2, jf. § 3 annet ledd.

Gitt at «de mest alvorlige sakene» avgrenses i tråd med ovennevnte, utgjør disse om lag 40 000 saker årlig: I 2022 ble 29 157 fartsovertredelsessaker som kvalifiserte for tre prikker avgjort med forenklet forelegg. I tillegg ble det utferdiget 11 005 foreklede forelegg for ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring.

Totalt ble det i 2022 utstedt om lag 220 000 foreklede forelegg, hvorav ca. 200 000 gjaldt fartsovertredelser.

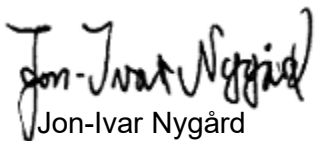
Politidirektoratet anslår at tiden som går med til å utferdige et forenklet forelegg er ca. ti minutter. Dersom anslagsvis 40 000 saker isteden skal avgjøres ved ordinær bot og undergis en viss saksbehandling, herunder innhenting og vurdering av inntektsopplysninger, vil dette medføre en betydelig økt ressursbruk både for politiet og påtalemyndigheten. Gitt at de samlede ressursene forblir uendret, vil dette i så fall gå ut over annen type innsats og påtalebehandling av andre saker. Politidirektoratet antar dessuten at omfanget av politiets trafikk-sikkerhetsinnsats vil svekkes. I mange tilfeller vil anmeldelse og ordinær straffesaksbehandling også innebære en merbelastning for overtreder.

Trafikklovbrudd som ikke avgjøres med forenklet forelegg, men som heller ikke er alvorlig nok til å kvalifisere for fengselsstraff, avgjøres med bot. Ved utmåling av bøter gjelder straffeloven § 53 annet ledd, som bestemmer at det ved utmålingen skal legges vekt på forhold som påvirker lovbrysterens økonomiske evne.

Heller ikke straffeloven § 53 annet ledd utelukker imidlertid at det av praktiske årsaker ilegges standardbøter for visse typer mindre alvorlige lovbrudd, for eksempel trafikkovertrедelser. Riksadvokatens nasjonale trafikkrunskriv nr. 2/2021 gir veiledende satser for botens størrelse i trafikksaker som ikke kan avgjøres med forenklet forelegg. Etter rundskrivet skal standardbøtene benyttes med mindre spesielle omstendigheter tilsier et annet bøtenivå, for eksempel grunnet kjøretøyets tyngde og størrelse, eller dersom forholdet tilsier en annen strafferettslig reaksjon.

Det kan for øvrig spørres om Finland bør anses som et eksempel til etterfølgelse, hensett til ulykkesutviklingen der de senere årene. Det vises til at Finland i 2021 hadde 40 trafikkdrepte per 1 mill. innbyggere, mens Norge hadde 15 trafikkdrepte per 1. mill. innbyggere.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

