



Dokument nr. 8:39

(2004-2005)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene Carl I. Hagen, Kenneth Svendsen og Jan Arild Ellingsen

Forslag fra stortingsrepresentantene Carl I. Hagen, Kenneth Svendsen og Jan Arild Ellingsen om straks å redusere bøtesatsene på trafikkforseelser, og om å innføre nye rutiner for fastsettelse, herunder en tilnærming av bøtesatsene til land det er naturlig å sammenligne seg med

Til Stortinget

BAKGRUNN

Forskrift om endring av forskrift 29. juni 1990 nr. 492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker ble fastsatt ved kongelig resolusjon av 7. januar 2005 uten reell forutgående konsultering med verken storting eller budsjettpartner. Endringen innebærer en kraftig økning i bøtesatsene på om lag 30 pst. fra foregående år, til tross for en prisvekst på ca. 1,2 pst. i samme periode. Bøtesatsene ble sist endret med virkning fra 1. januar 2004. Endringen i forskriften ble vedtatt av Regjeringen.

Statens inntektspost for bøter ligger under Finansdepartementet i St.prp. nr. 1 (2004-2005) under kap. 4634 Statens innkrevingsentral post 81. Under postens spesifikasjonstekst heter det:

"Posten omfatter inntekter fra bøter (forenklede forelegg, vanlige forelegg og bøter som er ilagt ved dom), inndragninger og saksomkostninger. Økningen fra 2004 skyldes særlig økt bøtenivå for trafikkforseelser og en forutsatt større bruk av automatisk trafikkontroll."

Spesifiseringsteksten antyder overhodet ikke den dramatiske økningen i bøtesatsene som har blitt vedtatt i etterkant, og dersom dette var Regjeringens intensjon med en så vesentlig økning, burde man rede-

gjort for dette slik at Stortinget kunne komme med sin vurdering.

Sett i lys av den bevilgningsøkning som er foretatt på justissektoren virker den betydelige økningen i bøtesatsene klart urimelig. Gjennom budsjettforliket mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet høsten 2004 ble det bevilget ytterligere 295 mill. kroner til justissektoren, blant annet for å få et mer synlig politi. Man skulle således forvente at statens inntektsøkning i tilknytning til bøter burde komme gjennom en volumøkning i utskrevne bøter, snarere enn gjennom økte bøtesatser.

De nye satsene er utformet i samarbeid mellom Samferdselsdepartementet, Justis- og politidepartementet og Politidirektoratet. Etter at vedtaket ble truffet har det fremkommet sterke reaksjoner fra politi- og lensmannsetaten og deres organisasjoner, bil- og bransjeorganisasjoner, turist- og hotellnæringen.

Det er en allmenn oppfatning at de nye bøtesatserne er et misbruk av bøteinstituttet. Regjeringen bør forstå - og ta konsekvensen av - at det sender gale signaler til befolkningen å bruke bøtesatsene til å sikre, samt øke statens inntekter. Det å bruke forenklede forelegg i trafikkforseelser for å øke statens fiskalinntekter er en bøteform som ikke er historisk forankret i det norske samfunnet.

Det er viktig at bøtesatsene for trafikkforseelser står i forhold til bøtesatsene på andre forseelser som resulterer i bot. Det gjelder blant annet for ordensforstyrrelser, narkotikaforbrytelser og vold. Det har uten tvil utviklet seg et alvorlig misforhold mellom disse satsene.

Slik dette misforholdet har utviklet seg, særlig etter den siste økningen av bøtesatsene, er det ikke unaturlig at folk flest reagerer. Misforholdet er uten tvil med på å undergrave forståelsen for og aksepten av lovverket.

Med dagens kunstig høye bøtesatser er det en stadig større del av befolkningen som oppfatter boten som en blanding av straff og innkreving av ytterligere avgift fra bilistene.

Slik lovverket er utformet, er det utelukkende Regjeringen som håndterer bøtesatsene. Forslagsstillerne mener det er uheldig at Regjeringen har økt bøtesatsene så kraftig uten at Stortinget verken er orientert eller konsultert.

Forslagsstillerne ønsker å endre dette gjennom å foreslå:

- At Regjeringen umiddelbart bes om å endre bøtesatsene til 2004-nivå, kun justert for normal prisstigning.
- At Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett vurderer de norske bøtesatsene for trafikkforseelser opp mot nivået i andre sammenlignbare europeiske land, inkludert en vurdering av bøtesatsene for trafikkforseelser sammenlignet med andre straffbare forhold.
- At Stortinget på egnet måte orienteres i forkant av at Regjeringen gjør store endringer i bøtesatsene.

Dagens situasjon og reaksjoner

Som nevnt har Regjeringens vedtak i statsråd avstedkommet sterke reaksjoner. Flere medier har meldt om skarpe reaksjoner fra et bredt spekter av interesseorganisasjoner og polititjenestemenn:

"Dette er galskap, sier tillitsvalgt Jørn Flatha i Politiets Fellesforbund." "De reagerer spesielt på at satsene er for høye i forhold til andre forseelser som resulterer i bot." "Det gjelder blant annet for ordensforstyrrelser, narkotikaforbrytelser og slåssing på

grensen til legemsbeskadigelse." "Han har fått mange tilbakemeldinger på de høye bøtesatsene fra tjenestemenn i politidistriktet, og ifølge Flatha er de så å si utelukkende negative." (Hamar Dagblad 19. januar 2005)

Verdens Gang siterer 14. januar 2005 Transportøkonomisk Institutt på at økte bøtesatser ikke gjør bilistene mer lovlydige dersom sannsynligheten for å bli tatt er liten.

I fagbladet Samferdsel, november 2004, skriver også dr. polit. Rune Elvik følgende:

"Skal man bedre trafikantenes overholdelse av trafikkreglene, er en ytterligere økning av gebyrer og forenklete forelegg neppe veien å gå, med mindre man samtidig øker politiets kontrollinnsats."

Det er svært bekymringsfullt at bøtesatsene til alt overmål fra Regjeringens eller departementenes side sannsynligvis ikke var befestet i ønsket om bedre trafiksikkerhet. Dette understøttes av Aftenpostens reportasje 25. januar 2005, hvor følgende kan siteres:

"Sentrale kilder i regjeringsapparatet opplyser til Aftenposten at det ikke var Samferdselsdepartementet som sto bak forslaget som fører til kraftige økninger fra neste tirsdag. Det lå med andre ord ikke spesielle hensyn til trafiksikkerheten bak forslaget, som Finansdepartementet er drivkraften bak."

De norske bøtesatsene sett i nordisk og europeisk perspektiv

Følgende tabell viser klart at de norske bøtesatser ligger på et svært høyt nivå sammenlignet med andre europeiske land. Det er også stor avstand mellom bøtesatsene i Norge og direkte sammenlignbare land som Sverige og Danmark.

Et utvalg av europeiske bøtesatser

| | 20 km/t over fartsgrensen | Kjøring på rødt lys | Ulovlig forbikjøring |
|---------------------|---------------------------|---------------------|----------------------|
| Belgia | fra 980 kr | fra 1435 kr | fra 1435 kr |
| Bosnia-Herz. | fra 120 kr | fra 1230 kr | fra 1230 kr |
| Bulgaria | 160 kr | 245 kr | 330 kr |
| Danmark | 570-1700 kr | fra 1150 kr | 1150 kr |
| Estland | fra 40 kr | inntil 285 kr | inntil 290 kr |
| Finland | fra 820 kr | fra 8 dagslønner | fra 5 dagslønner |
| Frankrike | fra 740 kr | fra 740 kr | fra 740 kr |
| Hellas | 280 kr | fra 1270 kr | inntil 2910 kr |
| Storbritannia | fra 780 kr | fra 780 kr | fra 780 kr |
| Irland | fra 655 kr | fra 655 kr | fra 655 kr |
| Island | fra 820 kr | 1025 kr | fra 1025 kr |
| Italia | fra 1150 kr | fra 1150 kr | fra 575 kr |
| Kroatia | 120-575 kr | 575 kr | 245-575 kr |
| Kypros | 285 kr | 700 kr | fra 205 kr |

| | 20 km/t over fartsgrensen | Kjøring på rødt lys | Ulovlig forbikjøring |
|--------------------|------------------------------|------------------------|-------------------------|
| Latvia | fra 80 kr | fra 165 kr | fra 165 kr |
| Litauen | fra 80 kr | fra 125 kr | fra 125 kr |
| Luxemburg | 410-1190 kr | 1190 kr | 1190 kr |
| Malta | fra 575 kr | fra 575 kr | fra 575 kr |
| Makedonia | 285 kr (2003-tall)** | fra 535 kr** | fra 535 kr** |
| Nederland | fra 570 kr | fra 780 kr | 780 kr |
| Norge | fra 3600 kr * | 5299 kr* | 5200 kr* |
| Østerrike | 160-450 kr | 575-1190 kr | 575-1190 kr |
| Polen | fra 165 kr | 410 kr | fra 165 kr |
| Portugal | fra 490 kr | fra 985 kr | fra 985 kr |
| Romania | 120 kr** | 165-245** | fra 490 kr** |
| Sverige | fra 900 kr | 1065 kr | 945 kr |
| Sveits | fra 1100 kr | 1475 kr | fra 1230 kr |
| Serbia-Mont. | fra 80 kr | fra 245 kr | fra 245 kr |
| Slovakia | fra 205 kr | inntil 410 kr | 410 kr |
| Slovenia | 165-490 kr | fra 1395 kr | 330 kr |
| Spania | 740-2460 kr | 740-2460 kr | 740-2460 kr |
| Tsjekkia | 125-490 kr | 490 kr | fra 125 kr |
| Tyskland | inntil 285 kr | 410-1640 kr | 245-1025 kr |
| Tyrkia | 285 kr** | 285 kr ** | 285 kr** |
| Ungarn | inntil 985 kr | inntil 655 kr | inntil 655 kr |

*2005-tall

**2003-tall

Kilde: Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC)

De norske bøtesatser fra 1990 til 2005 og konsumprisindeksen

På lik linje med andre varer og tjenester bør også bøter og forenklede forelegg følge prisstigningen generelt. Dette forutsetter at nivået er tilpasset, og i utgangspunktet står i forhold til andre forseelser som kvalifiserer til bøter.

Ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB) har konsumprisindeksen for perioden 1990 til 2004/2005 økt med 36 pst. Dette tilsvarer at en bot i 1990 på kr 1 000 ville vært på kr 1 360 i 2004/2005.

I tabellen under vises bøtesatsene i kroner for årene 1990 til 2005, samt den prosentvise veksten i bøtesatsene fra 1990 til 2004/2005.

| Forseelse | Bøtesatser i kr | | | | Økning i prosent | |
|-----------------------------|-----------------|-------|-------|-------|------------------|-----------|
| | 1990 | 1999 | 2004 | 2005 | 2004-2005 | 1990-2005 |
| <i>60 km/t eller lavere</i> | | | | | | |
| - 5 km/t over | 400 | 500 | 500 | 600 | 20 pst. | 50 pst. |
| - 10 km/t over | 700 | 1 000 | 1 200 | 1 600 | 33 pst. | 128 pst. |
| - 15 km/t over | 1 000 | 1 500 | 2 200 | 2 900 | 32 pst. | 190 pst. |
| - 20 km/t over | 1 500 | 2 000 | 3 200 | 4 200 | 31 pst. | 180 pst. |
| - 25 km/t over | 2 000 | 3 000 | 5 000 | 6 500 | 30 pst. | 225 pst. |
| <i>70 km/t</i> | | | | | | |
| - 5 km/t over | 300 | 500 | 500 | 600 | 20 pst. | 100 pst. |
| - 10 km/t over | 500 | 1 000 | 1 200 | 1 600 | 33 pst. | 220 pst. |
| - 15 km/t over | 800 | 1 500 | 2 000 | 2 600 | 30 pst. | 225 pst. |
| - 20 km/t over | 1 100 | 2 000 | 2 800 | 3 600 | 29 pst. | 227 pst. |
| - 25 km/t over | 1 500 | 2 500 | 3 800 | 4 900 | 29 pst. | 226 pst. |

| Forseelse | Bøtesatser i kr | | | Økning i prosent | | |
|---|-----------------|-------|-------|------------------|-----------|-----------|
| | 1990 | 1999 | 2004 | 2005 | 2004-2005 | 1990-2005 |
| - 30 km/t over | 2 000 | 3 000 | 5 000 | 6 500 | 30 pst. | 225 pst. |
| - 35 km/t over | 3 000 | 4 000 | 6 000 | 7 800 | 30 pst. | 160 pst. |
| Rødt lys..... | 2 000 | 3 000 | 4 000 | 5 200 | 30 pst. | 160 pst. |
| I kollektivfelt/mot enveiskjøring..... | 1 500 | 2 500 | 3 200 | 4 200 | 31 pst. | 180 pst. |
| På fortau/gang og sykkelvei..... | 1 000 | 1 500 | 2 500 | 3 200 | 28 pst. | 220 pst. |
| Ulovlig forbikjøring og brudd på vikeplikt..... | 2 000 | 3 000 | 4 000 | 5 200 | 30 pst. | 160 pst. |
| Trimmet motor-sykkel/moped..... | 1 000 | 1 500 | 3 200 | 4 200 | 31 pst. | 320 pst. |

Det er nærliggende å stille spørsmål om hvilke kriterier og hvilken argumentasjon Regjeringen og Finansdepartementet har brukt i forbindelse med den ualminnelige kraftige oppjusteringen av bøtesatsene i løpet av de siste årene. En økning som ligger hele 5 til 10 ganger høyere enn den generelle prisveksten oppfattes som åger, og et initiativ til korreksjon bør derfor iverksettes.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

I

Stortinget ber Regjeringen sette bøtesatsene for trafikkforseelser til 2004-nivå, kun justert for normal prisstigning.

II

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett legge frem en vurdering av de norske bøtesatsene på trafikkforseelser sett i sammenheng med nivået på tilsvarende bøter i sammenlignbare land, samt en vurdering av bøtesatsene for trafikkforseelser sammenlignet med andre straffbare forhold.

III

Stortinget ber Regjeringen informere Stortinget på egnet måte i forkant av vesentlige endringer i bøtesatsene for trafikkforseelser.

Oslo, 1. februar 2005