



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT

Justis- og beredskapsministeren

Stortinget - Justiskomiteen
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref.

Vår ref.
23/4158 - ST

Dato
13.10.2023

Representantforslag 257 S (2022-2023) om skjerpede reaksjoner mot villmannskjøring Uttalelse fra Justis- og beredskapsdepartementet

Jeg viser til brev fra Justiskomiteen av 19. september 2023 der det bes om Justis- og beredskapsdepartementets uttalelse til Representantforslag 257 S (2022-2023). Svaret er på relevante områder utarbeidet i samråd med samferdselsministeren.

Særdeles grove brudd på trafikkregler, herunder kjøring i meget høye hastigheter eller ruspåvirket kjøring, innebærer stor risiko for liv og helse for andre trafikanter og andre som ferdes i trafikken.

Forebygging av trafikkulykker og bekjempelse av trafikkriminalitet er et viktig område, som jeg følger nøye med på. Det skal være trygt å ferdes på norske veier. Trafikkulykker rammer brått og brutalt, og er noe vi må gjøre vårt ytterste for å unngå. I Hurdalsplattformen har regjeringen uttalt at vi skal fortsette arbeidet mot en nullvisjon der målet er at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i veitrafikken.

Rapport fra Utrykningspolitiet (UP) og brev fra Politidirektoratet (POD)

Våren 2023 startet UP et arbeid der de så på utfordringer når det gjelder grove brudd på trafikkregelverk og konsekvensene for ansvarlig fører av kjøretøyet, herunder rettspraksis på området. Det viste seg at tap av føreretten til gjerningsmenn skjer i tråd med gjeldende regelverk, men at det dessverre er altfor mange eksempler på personer som velger å fortsette å kjøre uten førerett/gyldig førerkort. I slike saker er derfor tilgangen til kjøretøy et hovedproblem. Dagens regelverk har ikke i tilstrekkelig grad hatt preventiv effekt, være det seg reglene om inndragning av gjenstander brukt i forbindelse med en straffbar handling i straffeloven eller bestemmelsene om bruksforbud etter vegtrafikkloven. I den forbindelse har UP også sett nærmere på regelverket i dansk lovgivning.

UP-sjefen har i et møte i Kontaktutvalget for trafikksikkerhet, 6. – 7. juni 2023, presentert problemstillingen for utvalget. Det ble enighet om at UP skulle utrede problemstillingen nærmere. UP ferdigstilte sin utredning 30. juni 2023 (vedlagt) og oversendte den til POD. Direktoratet har ved brev av 22. august 2023 (vedlagt) anbefalt Justis- og beredskapsdepartementet å se nærmere på problemstillingen. I den forbindelse er det bl.a. uttalt følgende:

«Utrykningspolitiet mener politiet har behov for mer effektive virkemidler overfor de som med vilje opptrer særdeles farlig i trafikken, særlig i form av svært høy fart og høy ruspåvirkning. Nåværende sanksjonsmuligheter fremstår ikke å forebygge eller avskrekke tilstrekkelig. Mulighetene for å inndra kjøretøy på grunnlag av farlig atferd i trafikken er per i dag relativt begrenset, og forutsetter stort sett dokumentasjon av gjentatte grove overtredelser.

På dette grunnlag støtter Politidirektoratet forslaget om å utrede en tilnærming til den danske modellen med en bestemmelse i Vegtrafikkloven som gir anledning til inndragning av kjøretøyet allerede ved første overtredelse for de groveste trafikklovbruddene, som foreslått. Med en opplisting av lovbrudd som rammes, som i den danske modellen, vil den påtalemessige behandlingen bli forenklet.»

Saken er nå til vurdering både i mitt departement og i Samferdselsdepartementet. Det er viktig at saken undergis en grundig vurdering. Vi må både se på erfaringer fra Danmark, og vurdere de prinsipielle spørsmål saken reiser nøye, herunder om inndragning av biler tilhørende tredjeparter, dvs. andre enn den personen som begår villmannskjøringen, er påkrevd for å gjøre regelverket effektivt. Videre vil man i en utredning ta stilling til om de aktuelle inndragningsreglene bør forbli utelukkende i straffeloven, eller om det vil være hensiktsmessig å etablere et mer sjablongmessig supplerende regelverk i vegtrafikkloven.

Jeg vil nedenfor knytte enkelte kommentarer til representantforslaget som er fremmet:

Forslag 1: Stortinget ber regjeringen fremme de nødvendige forslag til lovendringer for å heve strafferammen for overtredelse av straffeloven § 280 og § 281 til henholdsvis inntil 5 års og inntil 8 års fengsel.

Etter straffeloven § 280 straffes den som uaktsomt forvolder betydelig skade på en annens kropp eller helse. Straffeloven § 281 rammer den som uaktsomt forvolder en annens død. Bestemmelsene gjelder enten forvoldelsen skjer ved bruk av våpen, ved bruk av motorvogn eller på annen måte.

Strafferammen for uaktsom forvoldelse av betydelig skade på kropp eller helse er i dag fengsel inntil 3 år. For uaktsom forvoldelse av død er strafferammen fengsel inntil 6 år. Strafferammene i straffeloven §§ 280 og 281 ble sist vurdert i forbindelse med innføringen av straffeloven 2005, og viderefører strafferammene for tilsvarende handlinger i straffeloven 1902, se Ot.prp. nr. 22 (2008–2009) punkt 6.9.4.1 side 195 og punkt 6.10 side 197.

Jeg er enig med forslagsstillerne i at bilkjøring i hastigheter høyt over fartsgrensene, er uakseptabelt, og at slike handlinger representerer en stor fare for livet og helsen til føreren, eventuelle passasjerer og andre som ferdes langs veiene.

En heving av strafferammene i §§ 280 og 281 vil gjelde alle former for uaktsom forvoldelse av betydelig skade på kropp eller helse og død, og vil dermed spenne over et vidt spekter av handlinger. Etter mitt syn kan det være uheldig å heve strafferammen i disse bestemmelsene på bakgrunn av et ønske om strengere straff for én bestemt type lovovertrødelse, uten at behovet for å heve strafferammen vurderes mer helhetlig.

Jeg nevner også at det ved fastsetting av strafferammer er viktig å vurdere sammenhengen i straffelovgivningen, slik at det ikke oppstår utilsiktede forskjeller i straffenivåer. Handlingenes straffverdighet er av stor betydning ved vurderingen, men også skyldkravet er vesentlig. Det er i den forbindelse grunn til å understreke at det er uaktsomme handlinger som straffes etter straffeloven §§ 280 og 281.

Når det gjelder det konkrete forslaget fra representantene, vil jeg ellers bemerke at verken fengsel inntil 5 år eller fengsel inntil 8 år er strafferammer som anvendes i straffeloven 2005. Strafferammene i någjeldende straffelov er satt etter en bred drøftelse i forarbeidene, og det skal spesielle hensyn til for å anvende andre strafferammer enn de loven benytter i dag. En innføring av strafferammene representantene foreslår, vil bryte med straffelovens system.

Før man eventuelt vurderer en heving av strafferammene i straffeloven §§ 280 og 281, bør man etter mitt syn se nærmere på andre mulige tiltak for å forhindre villmannskjøring. Jeg vil som en oppfølging av arbeidet med inndragning av kjøretøy vurdere behovet for å utrede økte strafferammer.

Forslag 2: Stortinget ber regjeringen utrede skjerpede regler for tap av førerrett.

Vegtrafikkloven § 33 bestemmer at dersom den som har førerrett blir ilagt straff, kan det i samme dom eller forelegg fastsettes tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en bestemt tid eller for alltid, dersom hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det. Nærmere regler om rettighetstapets varighet er gitt ved forskrift 19. desember 2002 nr. 1660 om tap av retten til å føre motorvogn mv. (tapsforskriften).

Tapsforskriften § 2-2 gir føringer for tapsperioden ved fartsoverskridelser. Bestemmelsen angir at ved de aller groveste fartsoverskridelsene, skal tapsperioden settes til over 36 måneder. I tilfeller hvor fører blir dømt for uaktsomt drap i forbindelse med kjøringen eller for grov overtrødelse av aktsomhetsplikten i vegtrafikkloven § 3 med dødsfølge, kan førerretten inndras for alltid, jf. § 2-4. I sistnevnte tilfeller kan vedkommende ev. søke om gjennerverv av førerrett når minstetiden på fem år er utløpt.

Selv om UP har gitt uttrykk for at politiet har behov for mer effektive virkemidler overfor dem som med vilje opptrer særdeles farlig i trafikken, har enheten samtidig poengtert at Norge allerede har noen av de strengeste sanksjonene i Europa knyttet til

tap av førerrett. UP er derfor usikre på om det vil være hensiktsmessig å gjennomføre en skjerpelse av dette regelverket. Departementet er ikke kjent med at andre faginstanser har etterspurt en tydeliggjøring eller skjerping av reglene om tap av førerrett.

På denne bakgrunn ser ikke departementet grunn til å utrede skjerpede regler for tap av førerretten nå. Når det er sagt følger Samferdselsdepartementet og mitt departement utviklingen på rettsområdet tett, særlig med tanke på om det kan etableres synergieffekt med tanke på mulige regelverksendringer/-tilpasninger her, og en planlagt utredning når det gjelder å skjerpe muligheten til å inndra kjøretøy.

Forslag 3: Stortinget ber regjeringen fremme de nødvendige lovendringsforslag for å sikre at motorvogn som er benyttet ved en straffbar hastighetsovertredelse hvor hastigheten har vært 200 km/t eller mer, som hovedregel skal inndras, og at verdiene som inndras etter disse bestemmelsene, går uavkortet til trafikksikkerhetstiltak.

Som nevnt innledningsvis er spørsmål om inndragning av kjøretøy/motorvogn til vurdering. I sammenheng med representantforslaget, ønsker jeg her innledningsvis å gjøre kort rede for systematikken i straffeloven.

Straffeloven har allerede generelle bestemmelser som i prinsippet kan gi grunnlag for å inndra motorvogner som benyttes ved villmannskjøring. Straffeloven § 69 første ledd åpner for eksempel for å inndra ting, herunder motorvogner, som har vært gjenstand for eller brukt ved en straffbar handling. At det etter omstendighetene kan være aktuelt å inndra en «bil eller en båt» som har vært «selve gjenstanden for villmannskjøring», synes også å være forutsatt i forarbeidene, se Ot.prp. nr. 90 (2003–2004) side 464.

Det er retten som avgjør om inndragning etter straffeloven § 69 skal foretas. Ved avgjørelsen skal det særlig legges vekt på om inndragning er påkrevd av hensyn til en effektiv håndheving av straffebudet, og om inndragning er forholdsmessig. I forholdsmessighetsvurderingen skal det blant annet legges vekt på andre reaksjoner som ilegges, og konsekvensene for den som inndragningen rettes mot, jf. § 69 tredje ledd. I forarbeidene er det uttalt at «en ting det ellers er lovlig å bruke, for eksempel en båt eller en bil», vanligvis ikke vil kunne inndras «basert på prevensjonshensynet alene etter en enkelt overtredelse med mindre lovbruddet er særlig grovt og viser en alvorlig mangel på hensynsfullhet og respekt for regelverket». Samme sted presiseres det at «gjentatte overtredelser» lettere vil kunne gi grunnlag for inndragning, se Ot.prp. nr. 90 (2003–2004) side 464. Forarbeidsuttalelsene indikerer at det skal en del til for å inndra motorvogner ved trafikklovbrudd. Det finnes likevel eksempler i rettspraksis på at inndragning har skjedd etter gjentatte og grove overtredelser i trafikken.

Etter omstendighetene kan det også være aktuelt med forebyggende inndragning etter straffeloven § 70, men det omtales ikke nærmere her.

Jeg mener at det ikke er hensiktsmessig å begrense arbeidet med utredning av skjerpet regelverk om inndragning av kjøretøy til hastighetsovertredelser hvor hastigheten har vært 200 km/t eller mer, slik representanten foreslår. Mitt synspunkt deles også av samferdselsministeren, som ikke ser at det nå er grunnlag for å være så konkret om

hvilke fartsovertredelser som kan være aktuelle. I etablerte fartssoner, som f.eks. 50 eller 60 km/t, kan en målt hastighet under 200 km/t være like, hvis ikke enda mer, farlig. Videre finnes ruspåvirket kjøring eller enkelte overtredelser etter vegtrafikkloven § 3 eller annet trafikkregelverk som også bør vurderes med tanke på inndragning av kjøretøyet som ble benyttet.

Jeg mener derfor at det er riktig å avvente denne vurderingen frem til det foreligger en utredning med forslag til hvilke overtredelser et mulig nytt regelverk om inndragning bør omfatte. Jeg ønsker i den sammenheng å opplyse om at begge departementene er positive til å bidra aktivt i et slikt arbeid. En slik utredning, uavhengig av retts teknisk plassering, berører virkemidler for politiet, påtalemyndigheten og domstolene, i tillegg til vegtrafikkregelverket, og forutsetter omfattende vurderinger av bl.a. strafferettslig, -prosessuell og erstatningsrettslig karakter som vil kreve involvering fra både Samferdselsdepartementets og Justis- og beredskapsdepartements side.

Når det gjelder forslaget om at verdiene av inndratte kjøretøy skal gå uavkortet til trafikksikkerhetstiltak, så er forslaget interessant, men det er for tidlig på dette stadiet å ta stilling til hvordan verdien av inndratte midler skal brukes og ev. om de skal øremerkes et særskilt område. Et slikt forslag må være gjenstand for en mer prinsipiell drøfting med Finansdepartementet, og dermed hele regjeringen, fordi forslaget vil medføre endringer vedrørende en del fastsatte tekniske og faglige prinsipper i hvordan statsregnskapet håndteres. Videre vil forslaget, dersom ideen får gjennomslag, som et utgangspunkt også gjelde for alle andre departementer med et lignende behov for finansiell støtte til store sikkerhetsutfordringer/gjøre mål innenfor egen sektor, og hvor inntektene nokså direkte kan knyttes opp mot utgifter for samme sakskompleks.

Med hilsen

Emilie Mehl

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Vedlegg:

- Rapport UP 30. juni 2023
- Brev POD 22. august 2023

Merknader fra Politidirektoratet på lovforslag om inndragning av kjøretøy etter modell fra dansk Færdselslov §§ 133, 118 flg - Om villmannskjøring

Forslag fra UP om Inndragning av kjøretøy ved villmannskjøring