



SKJERPEDE REGLER MOT RISIKOATFERD I TRAFIKKEN

Rapport fra arbeidsgruppe

**TEMA A – MER EFFEKTIV INNDRAGNING AV
MOTORVOGN VED SÆRLIG GRAVERENDE
TRAFIKKLOVBRUDD**

OG

**TEMA C – INNSTRAMMINGER I REGLENE FOR BRUK
AV MOBILTELEFON I BIL**

1	Om arbeidet.....	5
1.1	Bakgrunn og formål.....	5
1.2	Arbeidsgruppens mandat og sammensetning	6
1.2.1	Overordnet om mandatet.....	6
1.2.2	Nærmere om temaene for arbeidet.....	7
1.2.3	Arbeidsgruppens sammensetning	9
1.3	Sammendrag	10
1.3.1	Innledning.....	10
1.3.2	Tema A - forslag til regler om mer effektiv inndragning av motorvogn ved særlig graverende trafikkløvsbrudd	10
1.3.3	Tema C - innstramminger i reglene for bruk av mobiltelefon i bil....	13
2	Tema A – Inndragning av kjøretøy ved særlig graverende trafikkløvsbrudd ...	16
2.1	Bakgrunn.....	16
2.2	Gjeldende rett.....	19
2.2.1	Inndragning av gjenstanden for og redskapet til en straffbar handling mv. (straffeloven § 69).....	19
2.2.2	Forebyggende inndragning (straffeloven § 70)	22
2.2.3	Rettspraksis om inndragning av kjøretøy	22
2.2.4	Tredjeparts rettigheter i kjøretøyet	25
2.2.5	Reglene om bruksforbud	27
2.2.6	Reglene om forvaring av kjøretøy	31
2.3	Utvalgte andre lands rett	32
2.3.1	Danmark.....	32
2.3.2	Østerrike.....	40
2.3.3	Tyskland.....	42

2.3.4	Sveits	43
2.4	Konstitusjonelle og folkerettslige skranker	44
2.4.1	Vernet om eiendomsretten.....	44
2.4.2	Retten til en rettferdig rettergang	46
2.5	Arbeidsgruppens vurderinger	47
2.5.1	Bør det innføres en ny hjemmel for inndragning av kjøretøy ved særlig graverende trafikklovbrudd?.....	47
2.5.2	Eventuell utvidelse av reglene om bruksforbud	48
2.5.3	Nærmere om gjenstandsinndragning og verdiinndragning	50
2.5.4	Regulering av panterettigheter mv.....	51
2.6	Arbeidsgruppens forslag.....	52
2.6.1	Innledende om forslagene	52
2.6.2	Hastighetsovertredelser	54
2.6.3	Ruspåvirket kjøring	60
2.6.4	Annen særlig hensynsløs kjøring.....	65
2.6.5	Forholdsmessighet	70
2.6.6	Unnlatt inndragning når det åpenbart ikke er i det offentliges interesse.....	72
2.6.7	Inndragning overfor tredjeperson.....	72
2.6.8	Prosessuelle problemstillinger for eier av motorvogn som ikke var fører ved overtredelsen.....	76
2.6.9	Forholdet til reglene om bruksforbud	78
2.6.10	Lovteknisk plassering	78
2.7	Forslag til lovtekst.....	81
2.8	Merknader til bestemmelsen	83

2.8.1	Til § 31c	83
2.8.2	Til nr. 1 bokstav a til i	84
2.8.3	Til nr. 2	86
2.8.4	Til nr. 3	86
2.8.5	Til nr. 4	86
2.8.6	Til nr. 7	88
2.8.7	Til nr. 8	88
2.9	Økonomiske og administrative konsekvenser	89
2.9.1	Konsekvenser for det offentlige	89
2.9.2	Konsekvenser for private	90
3	Tema C – Bruk av mobiltelefon under kjøring med motorvogn.....	91
3.1	Bakgrunn.....	91
3.2	Gjeldende rett.....	95
3.2.1	Forbudet	95
3.2.2	Alminnelig aktsomhetsnorm.....	96
3.2.3	Reaksjoner	96
3.2.4	Veiledning fra Vegdirektoratet.....	97
3.2.5	Rettspraksis	97
3.2.6	Andre lands rett	99
3.3	Nærmere om behov for endringer	102
3.3.1	Utviklingen innen teknologisk utstyr for bruk av mobiltelefon i motorvogn	102
3.3.2	Særlig om bruk av integrerte skjermer	104
3.3.3	For lav etterlevelse av gjeldende forbud.....	106

3.3.4	Håndhevingsutfordringer.....	108
3.4	Arbeidsgruppens vurderinger	109
3.4.1	Innledning.....	109
3.4.2	Betjening av mobiltelefonens funksjoner – forbud mot enhver berøring	110
3.4.3	Betjening av fastmontert mobiltelefon - forslag om presisering.....	111
3.4.4	Særlig om avspilling av lydfiler.....	113
3.4.5	Hva når man bare ser på telefonen?.....	115
3.4.6	Forholdet til integrerte skjermer	116
3.4.7	Forholdet til andre elektroniske enheter - smartklokker	120
3.4.8	Presisering av at kjøring inkluderer kortvarig trafikal stans	121
3.4.9	Presisering av at talestyrte funksjoner fortsatt tillates.....	122
3.4.10	Bruk av mobiltelefon under øvingskjøring	122
3.5	Forslag	122
3.5.1	Generelt om forslagene	122
3.5.2	Forslag til lovendringer.....	123
3.5.3	Forslag til forskrift om forbud mot førers bruk av mobiltelefon mv. under kjøring med motorvogn	124
3.5.4	Særlig om forslag til forskriftsregulering av bruk av integrerte skjermer.....	126
3.6	Økonomiske og administrative konsekvenser	127

1 Om arbeidet

1.1 Bakgrunn og formål

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

Særlig graverende trafikklovbrudd, som kjøring i meget høy hastighet eller ruspåvirket kjøring, innebærer stor risiko for liv og helse for andre trafikanter og alle som oppholder seg langs veien. Effektiv forebygging av trafikkulykker ved bekjempelse av trafikkriminalitet er avgjørende i arbeidet for nullvisjonen. I en rekke studier av dødsulykker i trafikken er rus og fart fremhevet som de mest sentrale årsaksfaktorene, i tillegg til uoppmerksomhet. I regjeringens forslag til Nasjonal Transportplan 2025-2036 som ble lagt frem for Stortinget 22. mars 2024 (Meld St.14 2023-2024) fremgår det at:

«Regjeringen vil

- gjennomføre regelverksendringer for å motvirke uønsket trafikkfarlig adferd på vei, som villmannskjøring og ulovlig bruk av mobiltelefon i bil

- foreslå forbud mot varslingstjenester som hindrer politiets kontrollvirksomhet på vei»

Disse tiltakene er nærmere utdypet med følgende på side 99 i meldingen:

«Samferdselsdepartementet samarbeider med justismyndighetene om flere kommende regelverksendringer som vil gi strengere reaksjoner ved uønsket trafikantadferd.

Det er fremvekst av miljøer med svært risikosøkende trafikkadferd og som begår særdeles grove brudd på trafikkreglene med høy fare for eget og andres liv og helse, bl.a. ved organisert høyhastighetskjøring på vei, omtalt som villmannskjøring.

Samferdselsmyndighetene har sammen med justismyndighetene satt i gang et arbeid for å sikre et effektivt rettslig grunnlag for inndragning av motorvogn som er brukt ved store hastighetsovertredelser. I arbeidet vil det bli sett hen til erfaringer fra tilsvarende regulering i Danmark. Politiets kontroll og tilstedeværelse på veiene er avgjørende for å oppnå ønsket trafikantadferd.

Effektiviteten av politiets trafikkjeneste er bl.a. avhengig av at politiets kontroller er uforutsigbare med hensyn til tid og sted. Tjenester som varsler trafikantene om kontroller er økende. Dette undergraver trafikksikkerhetseffekten og effektiviteten av kontrollvirksomheten.

Slike tjenester bidrar også til at effekten av sanksjoner ved trafikkovertrедelser reduseres sterkt ved at bøtene refunderes av de som tilbyr slik varslingstjeneste. Samferdselsdepartementet vil sammen med justismyndighetene foreslå innstramminger i regelverket for å forby slike varslingstjenester.

Det er i dag forbudt å bruke håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn. Det er en stor utfordring at trafikantene ikke overholder dette forbudet. Andre bruksområder enn samtale, som teksting o.l., bidrar også negativt i ulykkesbildet. Dette er ett element i den betydelige utfordringen med uoppmerksomhet som ulykkesårsak. Gjeldende regelverk for bruk av mobiltelefon i bil er også krevende å håndheve. Samferdselsdepartementet vil gjennomføre innstramminger i dette regelverket.»

Videre har Stortinget, ved behandling av innstilling fra justiskomiteen om Representantforslag 257 S 2022-2023, vedtatt at regjeringen bes «vurdere tydeliggjøring av reglene for inndragning av motorvogn ved store hastighetsoverskridelser slik at inndragelse av kjøretøy er hovedregel snarere enn unntaket», jf. anmodningsvedtak nr. 111.

1.2 Arbeidsgruppens mandat og sammensetning

1.2.1 Overordnet om mandatet

Samferdselsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet besluttet på bakgrunn av ovennevnte å nedsette en arbeidsgruppe som skal vurdere og foreslå konkrete innstramminger i regelverket innen følgende tema og formål:

1. Mer effektiv inndragning av motorvogner ved særlig graverende trafikklovbrudd, herunder store hastighetsoverskridelser
2. Forbud mot varsling av trafikkontroller som hindrer og/eller reduserer effekten av kontrollvirksomhet på vei
3. Redusere bruk av mobiltelefon under kjøring med motorvogn.

Arbeidsgruppen har vært ledet av Samferdselsdepartementet, og har bestått av representanter fra justis- og samferdselsmyndighetene.

Det ble bestemt at arbeidet skal leveres i en rapport med forslag til konkrete regelverksendringer som kan sendes på offentlig høring, og at rapporten leveres i løpet av 2024.

1.2.2 Nærmere om temaene for arbeidet

Tema A: Mer effektiv inndragning av motorvogner ved særlig graverende trafikklovbrudd, herunder store hastighetsoverskridelser.

Arbeidsgruppen skal:

- Beskrive gjeldende rett samt påtale- og rettspraksis for inndragning av motorvogn i Norge;
- Beskrive gjeldende rett samt forvaltnings- og rettspraksis for bruksforbud og forvaring av motorvogn i Norge, samt forholdet til straffeprosessuelle regler;
- Beskrive gjeldende rett, retningslinjer, prosedyrer og praksis for inndragning, bruksforbud og forvaring av motorvogner i Danmark og andre relevante europeiske land;
- Beskrive behovet for skjerpet regelverk om bruksforbud, forvaring og inndragning av motorvogner ved særlig graverende trafikklovbrudd, samt vurdere om forslaget bør plasseres i vegtrafikkloven eller annet sted i norsk regelverk;
- Vurdere rettslige hindre for inndragning av motorvogner, herunder eventuelle skranker etter Grunnloven, EMK mv. når det gjelder eierskap og begrensede rettigheter, særlig der motorvognen ved overtredelsen er brukt av annen enn eier. Også behovet for regler om behandling av erstatningskrav fra eier/rettighetshaver mot bruker, samt mulighet for som et alternativ til gjenstandsinndragning, skal vurderes;
- Foreslå hensiktsmessige og godt anvendelig regelverksendringer, inkludert forslag til prosessuelle regler, for å innføre skjerpet regelverk om inndragning av motorvogn ved særlig graverende trafikklovbrudd, eventuelt også regelverksendringer om bruksforbud og forvaring;
- Vurdere om, og i tilfelle hvilke, overtredelser utover grove fartsovertredelser som bør omfattes og om reaksjonen helt eller delvis kan fastsettes sjablongmessig, inspirert av danske regler og kapittel 2 i forskrift om tap av retten til å føre motorvogn mv.;

- Utrede økonomiske og administrative konsekvenser av å innføre skjerpet regelverk om bruksforbud, forvaring og inndragning av motorvogn, herunder problemstillinger knyttet til lagring, salg til fordel for statskassen, destruering mv.;
- Ta utgangspunkt i at regelverksendringer ikke skal medføre organisatoriske endringer i berørte etater, sikre ivaretagelse av rettssikkerheten, og en balansert avveining mellom trafiksikkerhet, allmennpreventive hensyn og eierinteresser mv.

Tema B: Forbud mot varsling av trafikkontroller som hindrer og/eller reduserer effekten av politiets og vegvesenets kontrollvirksomhet på vei

Arbeidsgruppen skal:

1. Beskrive gjeldende rett og tidligere vurderinger av et mulig forbud mot varsling av trafikkontroller;
2. Beskrive behovet for skjerpet regelverk om varsling av trafikkontroller, både for politiets og Statens vegvesens kontrollvirksomhet;
3. Vurdere alternative innretninger på et eventuelt forbud, herunder om det kan og/eller bør knyttes til bruk eller omsetning, til særskilt utstyr eller til enhver varslingstjeneste, herunder «app»;
4. Utrede økonomiske og administrative konsekvenser av å innføre skjerpet regelverk;
5. Foreslå hensiktsmessige regelverksendringer, inkludert forslag til prosessuelle regler.

Tema C: Redusere bruk av mobiltelefon under kjøring med motorvogn

Arbeidsgruppen skal:

- a. Beskrive gjeldende rett samt påtale- og rettspraksis, inkludert praksis rundt forenklet forelegg, for ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring med motorvogn i Norge;
- b. Beskrive gjeldende rett i øvrige nordiske land, og andre aktuelle europeiske land;
- c. Beskrive ulike teknologiske løsninger for bruk av mobiltelefon i bil, og antatt utbredelse i kjøretøyer og trafikk;

- d. Vurdere behovet for å skjerpe regelverket for bruk av mobiltelefon under kjøring, herunder særlig behovet for å presisere hva som anses som «bruk» av håndholdt mobiltelefon for å sikre effektiv håndheving;
- e. Utrede økonomiske og administrative konsekvenser av å innføre skjerpet regelverk;
- f. Foreslå hensiktsmessige regelverksendringer for å innføre et skjerpet regelverk om bruk av mobiltelefon under kjøring med motorvogn.

1.2.3 Arbeidsgruppens sammensetning

Arbeidsgruppen har hatt følgende sammensetning:

Espen Rindedal (Fagdirektør, Samferdselsdepartementet) - Leder

Claudia Stylo Czownicka (Seniorrådgiver, Samferdselsdepartementet)

Marcel Henri Godonou (Seniorrådgiver, Samferdselsdepartementet)

Stephan Torp (Utredningsleder, Justis- og beredskapsdepartementet)

Olav Markussen (Politiinspektør, Utrykningspolitiet)

Magnar Pedersen (Politiadvokat II, Sør-Øst politidistrikt)

Sveinung Andreas Andersen (Politiadvokat II, Sør-Vest politidistrikt)

Observatører som har møtt ved behov og ellers gitt skriftlige innspill ved behov og når gruppen har bedt om innspill:

Mari Vindedal (Konstituert lovrådgiver, Lovavdelingen)

Carl Henning Leknesund (Førstestatsadvokat, Agder statsadvokatembeter)

Silje Alund Lødemel (Seniorrådgiver, Statens vegvesen)

1.3 Sammendrag

1.3.1 Innledning

Arbeidsgruppen har vurdert de tre temaer som fremgår av mandatet. Nedenfor følger et sammendrag av arbeidsgruppens vurderinger og forslag for mandatets tema A om mer effektiv inndragning av motorvogn ved særlig graverende trafikklovbrudd og tema C om å redusere bruk av mobiltelefon under kjøring med motorvogn. I punkt 2 og følgende følger arbeidsgruppens rapport med vurderinger og forslag knyttet til disse temaene.

Når det gjelder arbeidsgruppens forslag og vurderinger knyttet til tema B om forbud mot varsling av trafikkontroller vises til vedlegg til høringsbrev sendt ut 28. februar 2025.¹

1.3.2 Tema A - forslag til regler om mer effektiv inndragning av motorvogn ved særlig graverende trafikklovbrudd

Arbeidsgruppen har utredet om det er behov for et mer effektivt rettslig grunnlag for inndragning av motorvogn som er brukt ved store hastighetsovertredelser og andre særlig graverende trafikklovbrudd. Det er i den forbindelse særlig sett hen til erfaringer fra tilsvarende regulering i Danmark.

Det er redegjort for gjeldende regler for inndragning, rettspraksis, forholdet til panterettigheter og reglene om bruksforbud og forvaring. Videre er det redegjort for reglene i utvalgte land; Danmark, Østerrike, Tyskland og Sveits samt konstitusjonelle og folkerettslige skranker, herunder vernet om eiendomsretten og retten til en rettfærdig rettergang.

Arbeidsgruppen vurderer at omfanget av særlig graverende lovbrudd med karakter av «villmannskjøring» med og uten ruspåvirkning er økende. Slike lovbrudd innebærer stor risiko for liv og helse både for en selv, andre trafikanter og andre som oppholder seg langs veien. Effektiv forebygging av trafikkulykker ved bekjempelse av trafikkriminalitet

¹ [Høring - forslag til skjerpede regler mot risikoadferd i trafikken - forbud mot varsling av trafikkontroller - regjeringen.no](#) [Publisert 28.02.25].

er avgjørende i arbeidet for nullvisjonen som ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge

Høyesterett har nylig stadfestet at inndragning kan skje ved et klart tilfelle av villmannskjøring², men viser i dommen også til det foreliggende arbeidet for nærmere retningslinjer for når inndragning bør skje.

Arbeidsgruppen mener 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 høyrisikoadferd i trafikken.

Nåværende sanksjonsmuligheter, utover inndragning og bruksforbud, som tap av førerrett, bøter og fengselsstraff, synes ikke å ha tilstrekkelig forebyggende eller avskrekkende effekt. Mange førere som har begått alvorlige trafikklovbrudd fortsetter sin farlige atferd til tross for tap av førerrett og kortere fengselsstraffer. Dette viser et behov for mer effektive virkemidler for å håndtere de mest risikovillige førerne.

Arbeidsgruppen anser at regelverket for inndragning av motorvogn ikke er hensiktsmessig, da det er svært skjønnsmessig og forutsetter omfattende vurderinger i den enkelte sak. Dette gjør regelverket lite forutsigbart og ressurskrevende å forvalte, og et lite effektivt verktøy i kampen mot den høyrisikoadferden vi ser stadig mer av i trafikken.

Arbeidsgruppen konkluderer med at det er behov for skjerpede regler for inndragning av motorvogn ved særlig graverende trafikklovbrudd. Utvidede regler for bruksforbud anses ikke som et tilstrekkelig alternativ. Arbeidsgruppen vurderer at det på mange områder er grunn til å følge de danske reglene fra 2021 når nye regler skal utformes.

Danskenes utfordringer med «vanvidskørsel» har mange likhetspunkter med de tendenser vi ser i Norge, og som det er betydelig risiko for at kan forsterkes dersom det ikke tas tilstrekkelige grep.

Arbeidsgruppen mener at innstramminger ikke bare kan bidra til å mer effektivt kunne håndtere den ekstremadferd som skjer, men vil også være viktig for å forhindre at slik

² Jf. HR-2024-1687-A.

adferd får bre om seg. Danskene har fått et verktøy som har vist seg effektivt for å fjerne kjøretøy som brukes til ekstremadferd.

Reglene bør av hensyn til allmennprevensjon ta utgangspunkt i at det er selve motorvognen som inndras, og ikke verdien av denne. I tråd med gjeldende norske og danske regler foreslås det ikke endringer i kreditorvernet, så sikrede panterettigheter vil være i behold.

Regler som de danske, med klare og tydelige grenser for hvilken adferd som anses så uakseptabel at man også må regne med at kjøretøyet blir inndratt, anses som hensiktsmessige også i Norge. Dette vil være regler som den enkelte borger lett kan forholde seg til, og som sikrer likebehandling. Det foreslås at inndragning skal skje når vilkårene er oppfylt, såfremt det ikke foreligger tilstrekkelig grunn til unntak («skal» regel)

I kjernen av den høyriskoadferd som det er vurdert behov for strengere regler for, er store fartsovertredelser som **kjøring i minst 200 km/t**. Videre foreslås omfattende tilfeller der det kjøres **dobbelt så fort som fartsgrensen i 50-soner eller høyere** (f.eks. 100 km/t i 50-sone, 120 km/t i 60 sone etc.) da slike overtredelser viser mangel på respekt for fartsgrenser og de trafiksikkerhetshensyn som ligger til grunn for disse. For lavere fartsgrenser foreslås noe strengere regler enn Danmark, særlig av hensyn til at det på slike steder er større innslag av myke trafikanter, slik at overtredelser på minst **50 km/t over fartsgrensen i 30- og 40-soner** omfattes. Ruskjøring representerer også en svært høy risiko i trafikken, og i tråd med danske regler foreslås at svært høye **rusnivåer, tilsvarende minst 2,0 i promille**, omfattes. Det vil særlig gjelde alkohol, og enkelte tilfeller av blandingsrus. For andre rusmidler er det pr. i dag ikke mulig å konstatere rusnivå høyere enn det som tilsvarer 1,2 i promille. Særlig for å treffe også slik høyriskoadferd med annen rus foreslås at kjøring med **rusnivåer tilsvarende minst 1,2 i promille omfattes, men da kun i gjentakelsestilfelle der man er dømt for andre gang i løpet av tre år**. I tillegg foreslås **gjentatt kjøring uten førerrett (ti ganger i løpet av tre år)** og enkelte mer skjønsmessige tilfeller av **«særlig hensynsløs kjøring»** omfattes. Dette gjelder tilfeller der motorvognen er brukt til forsettlig å skade andre personer eller omfattende materiell skade. Det omfatter også tilfeller av grovt uaktsomme overtredelser som har medført død eller betydelig skade og som er skjedd under ruspåvirkning på minst 1,2 promille eller tilsvarende for annen rus. Også deltakelse i organisert kappkjøring foreslås omfattes.

For å sikre effektivitet og redusere risiko for omgåelse og uheldige tilpasninger foreslås det, i tråd med danske regler, at inndragning skal kunne skje uavhengig av om fører eier bilen og uavhengig av bilens verdi. Inndragning overfor andre enn eier foreslås å gjelde bare hvor grunnlaget for inndragningen er en førstegangsovertredelse, altså ikke for gjentakelsestilfellene som er nevnt foran. Med visse tilpasninger er dette vurdert å være innenfor våre forpliktelser etter den europeiske menneskerettighetskonvensjon (EMK). Det foreslås blant annet en materiell sikkerhetsventil med unntak for tilfeller som er helt upåregnelige for eier, samtidig som det tydeliggjøres at eieren har særlige prosessuelle rettigheter, slik som partsrettigheter, rett til forsvarer/bistandsadvokat og rett til å kunne få behandlet erstatningskrav i saken.

Endringene foreslås innarbeidet i vegtrafikkloven.

Endringene som foreslås kan bidra til redusert høyrisikoadferd i trafikken og dermed reduserte samfunnskostnader ved trafikkulykker. De nye reglene vil gi politiet et mer effektivt verktøy, redusere prosesskostnader og bidra til at inndragning kan skje i flere tilfeller av høyrisikoadferd enn i dag.

1.3.3 Tema C – innstramminger i reglene for bruk av mobiltelefon i bil

Arbeidsgruppen viser til at uoppmerksomhet under kjøring er en økende trafikksikkerhetsutfordring i Norge, og en medvirkende årsak til flere alvorlige ulykker med drepte og hardt skadde. Bruk av mobiltelefon under kjøring og lav overholdelse av reglene for bruk av mobiltelefon utgjør en ikke ubetydelig del av denne utfordringen.

Videre gjør avgrensningene av forbudets rekkevidde at reglene er utfordrende å håndheve effektivt for politiet. Arbeidsgruppen viser også til en teknologisk utvikling knyttet til hvordan mobiltelefon brukes i bil, som ikke er hensyntatt i dagens regler.

Arbeidsgruppen mener det er viktig å klargjøre rekkevidden av forbudet mot bruk av håndholdt mobil i bil, for å tydeliggjøre ønsket adferd overfor trafikantene, bidra til mer effektiv håndheving, og øke etterlevelsen. Arbeidsgruppen tilrår derfor at føreren forbys enhver holding eller berøring av mobiltelefon som ikke er montert i en egen holder. Dette vil bety en vesentlig forenklet håndheving for politiet ved at det vil være tilstrekkelig å bevise at mobiltelefonen holdes, og ikke også at den er benyttet til f.eks.

samtale eller teksting. For trafikantene innebærer det en tydeliggjøring av at mobiltelefonen bare tillates betjent trådløst eller når den er forsvarlig montert i holder.

Arbeidsgruppen mener det også kan være aktuelt å gjøre reglene mer teknologinøytrale og bedre tilpasset nye måter å betjene kommunikasjonsfunksjoner i bil på, særlig den bruken som skjer via bilens integrerte skjerm. Mange av de samme trafiksikkerhetsutfordringene gjelder for slik bruk som ved bruk av mobiltelefon plassert i fastmontert holder. Det er derfor aktuelt at reglene også skal gjelde ved betjening av slike funksjoner via bilens integrerte skjerm. Dette kan både gjelde der mobiltelefonen betjenes via bilens integrerte skjerm (f.eks. via blåtann) eller der tilsvarende funksjoner, eksempelvis navigasjons- og kommunikasjonsfunksjoner er integrert i bilen (f.eks. ved innebygget SIM) og betjenes via bilens skjerm. Arbeidsgruppen foreslår en lovhjemmel for slik regulering og peker på en mulig forskriftsregulering av dette.

En slik mulig forskriftsregulering vil i tilfelle innebære et harmonisert, teknologinøytralt regelverk som også omfatter bruk av integrert skjerm og vil kunne innebære at reglene for betjening av fastmontert mobiltelefon vil gjelde tilsvarende for betjening av integrert skjerm. Det vil i tilfelle kunne bety at det ved betjening av integrert skjerm kan gjennomføres talesamtaler, avspilles lydfiler og betjenes navigasjonsstøtte innenfor de samme rammene som gjelder ved betjening av fastmontert mobiltelefon. Det vil samtidig innebære et tydelig forbud mot bruk av integrert skjerm til å se på video eller bruk til andre kommunikasjons- eller underholdningsformål. Betjening av bilens grunnleggende funksjoner som vindusvisker og klimaanlegg vil ikke omfattes. Det pekes på noe usikkerhet og bes særskilt om høringsinstansenes innspill til dette forskriftsforslaget.

Arbeidsgruppen har videre vurdert at det kan være grunn til å gjøre enkelte presiseringer, innenfor gjeldende lovhjemler, av hva som er tillatt å gjøre på fastmontert mobiltelefon. Det foreslås blant annet å tydeliggjøre krav om færrest mulig berøringer for det som er lovlig, klargjøringer og lempninger når det gjelder avspilling av lydfiler, bruk av navigasjonsstøtteløsninger og smartklokker samt klargjøringer for andre funksjoner som man bare ser på (f.eks. filmer, youtube mv.). Det foreslås også å klargjøre at reglene gjelder ved trafikal stans og for eleven under øvingskjøring.

Endringene ventes å bidra til redusert bruk av mobiltelefon i bil som tar oppmerksomheten bort fra kjøringen, og dermed reduserte ulykkeskostnader knyttet til

død og alvorlig skade i vegtrafikken. For politiet vil endringene bidra til at kontrollen av dette regelverket kan effektiviseres, og dermed gi økt trafikksikkerhetseffekt av de ressursene som brukes til kontroll av dette regelverket. Endringene vil ikke innebære kostnader av betydning for den enkelte bilist.

2 Tema A – Inndragning av kjøretøy ved særlig graverende trafikklovbrudd

2.1 Bakgrunn

Forebygging av trafikkulykker og bekjempelse av trafikkriminalitet er avgjørende i arbeidet for nullvisjonen³, der målet er at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i trafikken. I Nasjonal Transportplan for 2025-2036 er tiltak rettet mot trafikantatferd med høy risiko et av de store innsatsområdene for økt trafiksikkerhet på vei.

Det skal være trygt å ferdes i trafikken. For å ha en trygg og sikker trafikkavvikling er det viktig at hver enkelt følger trafikkreglene, tar hensyn til andre trafikanter og opptrer varsomt i trafikken. De siste årene har det forekommet flere tilfeller av svært alvorlige trafikklovbrudd med karakter av villmannskjøring, herunder hensynsløs kjøring ved store hastighetsovertredelser og/eller høy grad av rus. Vi har sett tilfeller av organisert kappkjøring med sperring av riksvei, uvettig kjøring i flere hundre kilometer i timen, kjøring i ruspåvirket tilstand, samt unndragelse av politikontroller. I mange tilfeller er det tale om gjentakende lovbrudd. Kjøringen blir gjerne filmet og spredd i underholdningsøyemed på sosiale medier. Dette er en urovekkende utvikling. Slik høyrisikoatferd innebærer stor risiko for liv og helse for andre trafikanter samt andre som oppholder seg langs veien. Vinteren 2022 ble for eksempel en tilfeldig trafikant alvorlig skadet som følge av at en ung mann ønsket å prøvekjøre sin nye sportsbil.⁴

Studier viser at rus og høy hastighet er de mest sentrale årsaksfaktorene for dødsulykker i trafikken. Mange førere med alvorlige trafikklovbrudd har rusproblemer, i tillegg har noen miljøer utviklet en kultur der de tester kjøretøyets og egne grenser, noe som resulterer i farlig adferd og alvorlige ulykker.

TØI har gjort en gjennomgang av dybdeanalysene av dødsulykker i vegtrafikken i Norge i perioden 2017 til 2020, og sett nærmere på kjennetegn ved og ulykkesreducerende tiltak

³ Se mer om nullvisjonen her: [Nullvisjonen - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no).

⁴ Se HR-2024-431-A.

mot høyrisikoadferd som kan anses som «utenfor nullvisjonens systemgrenser. I rapportens sammendrag vises det til at:

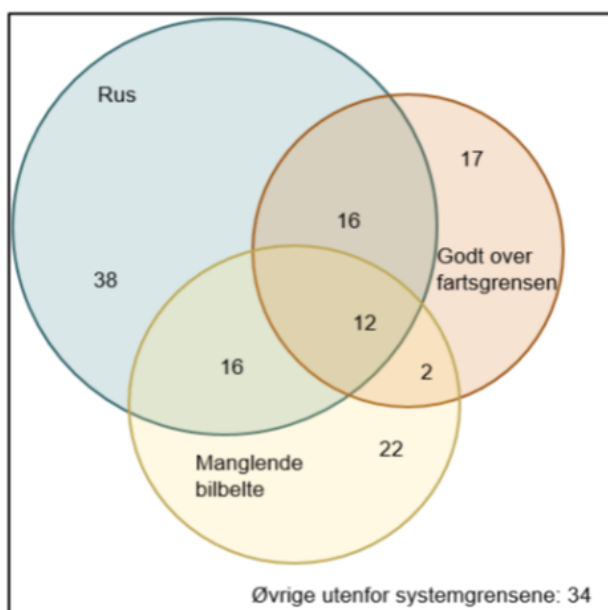
Nullvisjonen pålegger trafikantene å unngå bevisste regelbrudd. Når bevisste, farlige lovbrudd, som f.eks. promillekjøring og fartsovertredelser over beslagsgrensen for førerkort, medvirker til alvorlige ulykker, kan disse ulykkene betegnes som «utenfor Nullvisjonens systemgrenser». En gjennomgang av UAG-materialet om dødsulykker i vegtrafikken i Norge 2017-2020 viste at 40 % av dødsulykkene kan anses som utenfor systemgrensene.»⁵

Når det gjelder sanksjoner vises det i rapporten til at forskning kan tyde på at det vil kreve «tyngre» tiltak for å påvirke førere som viser adferd utenfor systemgrense ved særlig grove eller gjentatte lovbrudd i vegtrafikken. Som tyngre tiltak pekes blant annet på sanksjoner som oppleves som drastiske (f.eks. inndragelse av kjøretøy).

Det fremgår av TØI sin gjennomgang av ulykker i perioden 2017-2020 som nevnt over, at de høyeste fartsovertredelsene ofte henger sammen med rus. Det vises til at ulykkene med fartsovertredelser over beslagsgrensen, var rus involvert i 58% av tilfellene, mens tallet var 33% av ulykkene med mindre fartsovertredelser.⁶

⁵ Hesjevoll, I mfl. *Dødsulykker innenfor og utenfor systemgrensene, Egenskaper ved dødsulykker i vegtrafikken og potensial for reduksjon basert på Statens vegvesens ulykkesanalyser (UAG) i perioden 2017-2020*. Rapport 1887/2022. TØI. Kan hentes her: [Dødsulykker innenfor og utenfor Nullvisjonens systemgrenser](#) [Publiseringsdato ikke tilgjengelig. Sist nedlastet 27.02.25].

⁶ Ibid, s. 23.



Figur S2 (fra TØI 1887/2022) viser overlapp mellom de hyppigste medvirkende faktorer i 157 dødsulykker utenfor systemgrensene 2017-2020.

Ifølge Statens vegvesen sin «Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken i 2023» har det i gjennomsnitt vært 33 ulykker per år i perioden 2014-2023 der høy fart har vært medvirkende. Dette utgjør 32% av dødsulykkene. Ruspåvirkning har vært en medvirkende faktor i 22% av dødsulykkene i samme periode.

Vegtrafikkloven har bestemmelser om bruksforbud og forvaring av motorvogner, og straffeloven har generelle bestemmelser om inndragning. Det er imidlertid tvilsomt om disse hjemlene er tilstrekkelig effektive for å bekjempe høyrisikoadferd i trafikken.

Danmark har innført strengere regler for å håndtere særlig graverende trafikklovbrudd, kjent som «vanvidskørsel». Disse reglene innebærer obligatorisk inndragning av kjøretøy ved første gangs alvorlige overtredelse, inkludert:

- Hastighetsovertredelser på mer enn 200 km/t eller mer enn 100 % over fartsgrensen ved hastigheter over 100 km/t.
- Kjøring med en promille på over 2,0.
- Særlig hensynsløs kjøring.

Denne tilnærmingen har vist seg effektiv. I perioden 1. april 2021 til 7. april 2024 er det beslaglagt 2.966 kjøretøy i Danmark. Justitsministeriet i Danmark anfører at man ut fra

antallet inndragninger, ser at innstramningene i regelverket var nødvendig. Statistikk mottatt fra det danske Riksadvokatembetet viser en nedgang i antall anmeldelser og siktelser fra april 2021 til 2024, jf. tabeller nedenfor.

Tabel 1: Antal <u>anmeldelser</u> for overtrædelse af færdselslovens §§4, 42 og 43, som er markeret med søgenøglen 'Vanvidskørsel', fordelt på år og målt på antal forhold.					
	2021	2022	2023	2024	Total
Anmeldelser	266	244	236	210	956

Tabel 2: Antal <u>sigtelser</u> for overtrædelse af færdselslovens §§4, 42 og 43, som er markeret med søgenøglen 'Vanvidskørsel', fordelt på år og målt på antal forhold					
Sagstrin	2021	2022	2023	2024	Total
Sigtelser	239	240	202	199	880

Det er på bakgrunn av dette behov for å vurdere skjerpede inndragningsregler på dette området, basert på erfaringene fra Danmark.

Når det gjelder begrepsbruk vil arbeidsgruppen i rapporten i tråd med mandatet og beskrivelsen i Nasjonal Transportplan i hovedsak generelt bruke begrepet «særlig graverende trafikklovbrudd» som samlebetegnelse på den trafikale høyrisikoadferd som det vurderes tiltak mot. Dette anses mer presist og dekkende for de tilfelle som det er aktuelt å regulere enn eksempelvis ordet «villmannskjøring» som brukes i mange sammenhenger.

2.2 Gjeldende rett

2.2.1 Inndragning av gjenstanden for og redskapet til en straffbar handling mv. (straffeloven § 69)

Straffeloven kapittel 13 inneholder hjemler for ulike former for strafferettslig inndragning. Den mest aktuelle bestemmelsen i denne sammenheng er straffeloven § 69 om inndragning av produktet av, gjenstanden for og redskapet til en straffbar handling.

Etter § 69 første ledd første punktum kan det foretas inndragning av ting som a) er frembrakt ved, b) har vært gjenstand for, eller c) har vært brukt eller bestemt til bruk ved en straffbar handling. Som eksempel på en ting som omfattes av alternativet i bokstav b,

nevnes i lovforarbeidene⁷ en bil som har vært kjørt av en person med promille. Også alternativet i bokstav c kan ramme kjøretøy som har vært brukt til trafikklovbrudd, jf. blant annet HR-2024-1687-A, som omtales nærmere nedenfor. Bestemmelsen kan følgelig gi hjemmel for inndragning av kjøretøy som er brukt ved særlig graverende trafikklovbrudd.

Etter § 69 første ledd annet punktum kan det foretas inndragning av tingens verdi i stedet for tingen som sådan. Slik verdiinndragning innebærer at vedkommende som inndragningskravet rettes mot, får en betalingsforpliktelse til staten tilsvarende det aktuelle beløpet. Det følger av rettspraksis at adgangen til verdiinndragning er alternativ og ikke subsidiær til gjenstandsinndragning⁸. I praksis er verdiinndragning særlig aktuelt i tilfeller hvor det bare besluttes delvis inndragning. Ved verdiinndragning kan det bestemmes at tingen hefter til sikkerhet for inndragningsbeløpet, jf. § 69 første ledd tredje punktum, som viser til § 67 fjerde ledd.

Inndragning kan foretas selv om lovbryteren manglet skylddevne eller ikke utviste skyld. Dette fremgår av § 69 første ledd tredje punktum, som gir regelen i § 67 første ledd tredje punktum tilsvarende anvendelse.

Inndragningsadgangen etter § 69 er fakultativ, jf. ordlyden «kan inndras». I vurderingen av om inndragning skal foretas, og omfanget av inndragningen, skal det etter § 69 tredje ledd første punktum særlig legges vekt på om inndragningen er påkrevd av hensyn til en effektiv håndheving av straffebudet, og om den er forholdsmessig. Hvor stor vekt hensynet til en effektiv håndheving av straffebudet skal tillegges, kan ifølge forarbeidene være forskjellig for de ulike alternativene i § 69 første ledd bokstav a–c og avhenge av de konkrete omstendighetene. I forarbeidene⁹ uttales:

«Er det nærliggende fare for at redskapet på ny vil bli benyttet til å begå en straffbar handling, bør inndragning normalt foretas. Men slik fare vil ikke alltid foreligge. Dreier det seg om en ting det ellers er lovlig å bruke, for eksempel en båt eller en bil, vil det vanligvis ikke være grunnlag for inndragning 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.»

⁷ Ot.prp. nr. 90 (2003–2004) side 463.

⁸ jf. HR-2018-556-A avsnitt 24.

⁹ Ot.prp. nr. 90 (2003–2004) side 464.

I forholdsmessighetsvurderingen må det foretas en helhetsvurdering der rimeligheten av inndragning veies mot samfunnets interesse i at inndragning foretas.¹⁰ Det følger av § 69 tredje ledd annet punktum at også andre reaksjoner som ilegges og konsekvensene for den som inndragningen rettes mot, skal vektlegges. Som eksempel nevner forarbeidene at det kan virke urimelig å inndra en verdifull bli eller båt som er benyttet ved en straffbar handling, dersom lovbrøyteren samtidig ilegges en høy bot.

Også konsekvensene av inndragningen for den kravet blir rettet mot, fremheves som et viktig moment i forholdsmessighetsvurderingen:

«For en yrkessjåfør vil det ha alvorlige konsekvenser om bilen hans blir inndratt. Men på den annen side har man særlig grunn til å vente av en yrkessjåfør at han avstår fra å bruke bilen til smugling og fra hensynsløs kjøring. Inndragning som får store konsekvenser for lovbrøyteren, kan særlig være urimelig dersom grunnlaget for inndragningen er en mindre alvorlig straffbar handling. For eksempel vil det ikke være grunnlag for å inndra bilen til en person som tar med seg noen ekstra flasker vin over grensen. Da vil hensynet til lovbrøyteren åpenbart veie tyngre enn samfunnets behov for en effektiv kriminalitetsbekjempelse.»¹¹

Et annet relevant moment er nærheten mellom tingen og den straffbare handlingen. Det er lagt til grunn at tingen bør ha vært relativt sentral ved gjennomføringen dersom det skal være aktuelt med inndragning.¹² Som eksempel på slik nærhet nevnes en bil eller en båt som har vært selve gjenstanden for villmannskjøring.

Regelen i straffeloven § 69 er i stor grad en videreføring av den tilsvarende regelen i straffeloven (1902) § 35. Forarbeidene til den tidligere loven indikerer at terskelen for inndragning av kjøretøy ved trafikkovertrødelser er forutsatt å være forholdsvis høy.

I forarbeidene fremgår det at inndragning er et hardt virkemiddel.¹³ Det er samtidig lagt til grunn at ved flere gjentatte og grove tilfeller av promillekjøring hvor bot og fengselsstraff ikke synes å virke, kan inndragning være den eneste reaksjonen som effektivt forebygger videre overtrødelser. Under den påfølgende stortingsbehandlingen uttalte justiskomiteen:

¹⁰ Ot.prp. nr 90 (2003–2004) s. 464.

¹¹ Ibid.

¹² Ibid.

¹³ Ot.prp. nr. 65 (1987–1988), punkt 6.8.3.

«Komiteen mener det bør vises varsomhet med å foreta inndragning av kjøretøy som reaksjon ved promillekjøring, eller andre trafikklovbrudd. Komiteen vil særlig peke på at dette virkemiddel vil slå så ulikt ut, avhengig av bilens verdi og om vedkommende har brukt egen bil som kan inndras, eller andres bil som ikke kan inndras. Komiteen er likevel kommet til at det oftere enn etter gjeldende praksis vil være riktig å benytte inndragning av bil, særlig hvis ikke tredjemann blir urimelig rammet. Komiteen har her særlig i tankene den som gang på gang begår grove, farlige overtredelser i trafikken, og som derved utgjør en stadig livsfare for andre og seg selv. Ofte dreier det seg om personer som vanemessig kjører bil i sterkt alkoholpåvirket tilstand, og hvor inndragning av bilen kan fremstå som det eneste virkningsfulle middel for å få slutt på den livsfarlige adferd.»¹⁴

Det ble samtidig pekt på muligheten for å foreta verdiinndragning, eller for å bruk lempeligere virkemidler som bruksforbud og avskilting, før man eventuelt går til «mer drastiske virkemidler» som inndragning.

2.2.2 Forebyggende inndragning (straffeloven § 70)

Straffeloven § 70 gjelder forebyggende inndragning. Bestemmelsen gir adgang til inndragning av ting når det på grunn av tingens art og forholdene ellers er en nærliggende fare for at den vil bli gjort til gjenstand for eller brukt ved en straffbar handling. Mens § 69 forutsetter at en straffbar handling er begått, kan inndragning etter § 70 skje *før* det foreligger noe lovbrudd. Etter sin ordlyd kan bestemmelsen gi grunnlag for inndragning av kjøretøyet i situasjoner hvor det er nærliggende fare for at det ellers vil bli brukt til særlig alvorlige trafikklovbrudd.

I motsetning til § 69, gir § 70 ikke grunnlag for verdiinndragning. Det følger av ordlyden «kan inndras» i § 70 første ledd første punktum at inndragningsadgangen er fakultativ. Etter § 70 annet ledd kan det i stedet for inndragning påbys tiltak for å forebygge at tingen blir brukt til lovovertrædelser.

2.2.3 Rettspraksis om inndragning av kjøretøy

Arbeidsgruppen er ikke kjent med tilfeller fra rettspraksis hvor det er foretatt forebyggende inndragning av kjøretøy etter straffeloven § 70 på grunnlag av fare for særlig grove trafikklovbrudd. Derimot er det i flere tilfeller foretatt inndragning etter straffeloven § 69 av kjøretøy som har vært brukt ved grove trafikklovbrudd. Rettspraksis

¹⁴ Innst.O.nr.96 (1987–1988) punkt 11.

viser imidlertid at terskelen er forholdsvis høy, og at adgangen primært er brukt ved gjentatte tilfeller av ruspåvirket kjøring.

I **HR-2024-1687-A** ble det vist til lagmannsrettens oppsummering av rettstilstanden, som Høyesterett sluttet seg til:

«Ut fra de ovenfor 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'.»¹⁵

Domfelte i saken hadde deltatt i en privatorganisert ulovlig kappkjøring på E18 fra Liertoppen mot Drammen, med to passasjerer i bilen. Under kappkjøringen hadde han hatt en hastighet opp mot 180 km/t i 100-sonen. Han hadde også forsøkt å kjøre fra en sivil politibil, og hadde da en gjennomsnittsfart på 211 km/t over en strekning på ni kilometer. Høyesterett viste til de sterke allmennpreventive hensynene som gjør seg gjeldende i slike saker, og fant at sakens alvor tilsa inndragning av bilen som ble brukt ved kappkjøringen.

Høyesterett vurderte også om den økonomiske belastningen for domfelte ville gjøre inndragningen uforholdsmessig. Det ble lagt til grunn at den reelle økonomiske belastningen for vedkommende – som var arbeidssøkende og mottok stønad fra NAV – ville være mellom kr 25 000 og 40 000. I lys av de sterke hensynene som talte for inndragning, konstaterte imidlertid Høyesterett at saken ikke utgjorde noe grensetilfelle for når den økonomiske belastningen blir så stor at inndragning ikke bør skje eller kravet reduseres.¹⁶

Høyesterett uttalte videre at saken for øvrig ikke gir grunnlag for å trekke opp mer presise retningslinjer for når inndragning av bil bør brukes som reaksjon på villmannskjøring. Høyesterett viser til arbeidsgruppen som utarbeider denne rapporten, og at den utreder blant annet utvidet adgang til inndragning etter mønster av danske bestemmelser om inndragning av bil som reaksjon på «vanvidskørsel».¹⁷

¹⁵ HR-2024-1687-A, avsn. 23.

¹⁶ Ibid, avsn. 29.

¹⁷ Ibid, avsn. 31.

I dommen gjennomgår Høyesterett også tidligere rettspraksis, og bemerker at:

«inndragning av kjøretøy ved brudd på veitrafikklovgivningen som regel bare har vært benyttet som reaksjon ved gjentatte tilfeller av promillekjøring.»¹⁸

Begrunnelsen for inndragning i disse situasjonene er gjerne knyttet til individualprevensjon. Det fremheves samtidig at man i tidligere rettspraksis også har idømt inndragning etter ett enkelt tilfelle av grov overtredelse av trafikklovgivningen. Et eksempel på dette er **Rt. 1991 s. 1016**, som gjaldt en hastighetsovertredelse med motorsyssel på ca. 170 km/t i en 60-sone. Høyesterett anså dette som en «*sjeldent dramatisk og graverende fartsoverskridelse*», og mente det var på sin plass å reagere med inndragning av kjøretøyet. I tråd med aktors påstand ble det idømt verdiinndragning på kr 10 000.

Også i **Rt. 1991 s. 541** ble det idømt verdiinndragning på kr 10 000 på grunnlag av hastighetsovertredelse. Domfelte hadde kjørt motorsyssel i en hastighet opp mot 200 km/t i en 80-sone under forsøk på å stikke fra politiet. Høyesterett karakteriserte saken som «et usedvanlig stygt tilfelle av misferd i trafikken», og fant at det påståtte inndragningsbeløpet på kr 10 000 «åpenbart» ikke var for høyt.

Fra nyere underrettspraksis kan nevnes **LG-2022-133264**, hvor føreren ble dømt for en rekke overtredelser av vegtrafikkloven, i første rekke hastighetsovertredelser. Tiltalte hadde selv filmet flere kjøreturer med motorsyssel hvor han var oppe i hastigheter som 234, 254 og 263 km/t i 80-sone, 210 og 216 km/t i 60-sone, 154 km/t i 50-sone og 69 km/t i 30-sone. Domfellelsen omfattet også et par svært farlige forbikjøringer. Motorsykkelen ble inndratt, til tross for at føreren ikke var tidligere straffet for trafikklovovertredelser. For så vidt gjelder inndragningens størrelse var det dissens, hvor mindretallet mente inndragningen burde begrenses til kr 100 000 av motorsykkelenes verdi, under henvisning til at inndragning ellers ville bli uforholdsmessig. Flertallet idømte imidlertid inndragning av motorsykkelen i sin helhet, som var verdsatt til kr 175 000.

I **LF-2015-89744** og **LF-2015-89734** ble det foretatt inndragning av motorsykler brukt ved det som av lagmannsretten karakteriseres som «villmannskjøring». De domfelte i de to sakene hadde begått flere overtredelser av vegtrafikklovgivningen med uregistrerte crossmotorsykler. Blant annet var det kjørt på bakhjulet, herunder i trafikkert område og

¹⁸ HR-2024-1687-A, avsn. 19.

ved forbikjøring, samt kjørt i høy hastighet i tettbebygde område. Formålet med kjøringen var å filme den og legge den ut på YouTube. Lagmannsretten viste til at motorsyklene var ment for kjøring på bane, og ikke kunne registreres og brukes lovlig på offentlig vei. Dette gjorde at hensynene som er trukket frem i forarbeidene til støtte for en restriktiv inndragningspraksis, ikke gjorde seg gjeldende. Allmennpreventive hensyn tilsa etter lagmannsrettens syn med styrke at motorsyklene ble inndratt. Inndragning av motorsyklene, som hadde en anslått verdi på hhv. kr 25 000–30 000 og kr 15 000–20 000, ble ansett forholdsmessig.

LH-2024-90665 gjaldt krav om inndragning av bil som domfelte hadde benyttet ved to tilfeller av ruspåvirket kjøring med ca. fem ukers mellomrom. Påvirkningsgraden var hhv. 3,56 og 2,68 promille. Domfelte var i tillegg dømt for ruspåvirket kjøring to ganger tidligere, men domfellelsene lå langt tilbake i tid. Lagmannsretten viste til forarbeidsuttalelsene om tilbakeholdenhet ved inndragning av biler og til Høyesteretts uttalelse i HR-2024-1687-A om at tilbakeholdenheten er fulgt opp i rettspraksis. Lagmannsretten konstaterte deretter at den ikke hadde funnet eksempler på at motorvogn inndras etter færre enn tre tilfeller av promillekjøring. Til tross for at lagmannsretten så «svært alvorlig på overtredelsene» og la til grunn at det bare var flaks at ingen kom til skade, ble inndragningskravet ikke tatt til følge, ettersom lagmannsretten la til grunn at hensynet til individualprevensjon særlig hadde betydning ved flere tilfeller av ruspåvirket kjøring enn i den saken. Dette skilte seg etter lagmannsrettens syn fra tilfeller av «villmannskjøring» – hvor inndragning særlig er begrunnet i hensynet til allmennprevensjon. De individualpreventive hensyn ble ikke ansett tungtveiende nok holdt opp mot domfeltes anstrengte økonomiske situasjon.

2.2.4 Tredjeparts rettigheter i kjøretøyet

Straffeloven § 71 regulerer hvem inndragning kan skje overfor. Det følger av tredje ledd at inndragning etter § 69 foretas overfor lovbrøteren eller den lovbrøteren handlet på vegne av. Videre fremgår det av strl. § 71 tredje ledd at inndragning av ting som har vært brukt eller bestemt til bruk ved en straffbar handling, eventuelt verdien av denne «*kan alternativt foretas overfor en eier som har eller burde ha forstått at tingen skulle brukes ved en straffbar handling*». Bestemmelsen innebærer at det kan foretas inndragning overfor eier av et kjøretøy som noen andre har brukt ved en trafikkovertrødelse, såfremt eieren forsto eller burde ha forstått at kjøretøyet skulle brukes ved en straffbar handling. Det

er altså en svært høy terskel i dagens regelverk for å kunne inndra motorvogn som er ført av andre enn eier ved tilfeller av svært alvorlige trafikklovbrudd.

Ved forebyggende inndragning etter straffeloven § 70 kan inndragning foretas uavhengig av hvem som eier tingen, jf. § 70 fjerde ledd.

Forholdet til rettighetshavere er regulert i straffeloven § 73. Det følger av en antitetisk tolkning av bestemmelsen at en rettighet som er rettsgyldig sikret i en gjenstand som inndras, i utgangspunktet består også etter inndragning. Dette gjelder for eksempel panterrettigheter i kjøretøy. Rettigheter som ikke er rettsgyldig sikret, faller derimot bort som følge av inndragningen.

Etter § 73 første ledd kan retten likevel beslutte at en rettsgyldig sikret rettighet skal falle bort overfor en rettighetshaver som a) selv har foretatt den straffbare handlingen eller b) som lovbrøteren har handlet på vegne av. Det samme gjelder etter bokstav c) dersom rettighetshaveren da rettigheten ble sikret, forsto eller burde ha forstått at tingen skulle brukes ved en straffbar handling, eller at den kunne inndras. Sistnevnte bestemmelse gjelder likevel ikke rettigheter som er sikret ved utleggspant, arrest eller legalpant. For andre rettigheter, for eksempel salgspant i kjøretøy, kan retten beslutte helt eller delvis bortfall dersom rettighetshaveren ikke var i aktsom god tro.

Tredjeparts rettigheter i tingen som kreves inndratt, kan også ha betydning i vurderingen av om vilkårene for inndragning er oppfylt. HR-2018-556-A gjaldt krav om inndragning av verdien av en bolig som var brukt til cannabisproduksjon. Høyesterett pekte på at domfelte ikke hadde annen formue, og at kravet dermed ville måtte dekkes gjennom realisasjon av boligen, som var fullt ut belånt. Ettersom bankens panterett i boligen ville gå foran verdiinndragningskravet, ville banken få dekket sin fordring, mens det ville bli lite eller ingenting igjen til dekning av inndragningskravet. Høyesterett uttalte her at:

«Til sammenligning ville C ved gjenstandsinnndragning ha mistet sin bolig. Samtidig ville banken ved realisasjon fått oppgjør for boliglånet. Domfelte ville da ikke stått til rest med et udekket og betydelig verdiinndragningskrav fra staten.»¹⁹

¹⁹ HR-2018-556-A, avsn. 47.

Høyesterett konkluderte på denne bakgrunn med at verdiindragning ikke var forholdsmessig.

2.2.5 Reglene om bruksforbud

Vegtrafikkloven § 36 gir politiet myndighet til, på flere alternative grunnlag, å nedlegge forbud mot bruk av kjøretøy. De mest relevante bestemmelsene ved særlig graverende trafikklovbrudd er § 36 nr. 2 bokstav c og d, som henholdsvis gir adgang til å forby bruk av kjøretøy ved gjentatte overtredelser av vegtrafikklovgivningen og ved uforsvarlig kjøring.

Et vilkår for nedleggelse av bruksforbud etter begge bestemmelsene er at «hensynet til trafiksikkerheten krever det». Dette innebærer at den aktuelle bruken av kjøretøyet må ha representert en aktuell trafikkfare som ikke foreligger ved normal kjøreatferd. En enkeltstående overtredelse kan være så grov at det, av trafiksikkerhetsmessige grunner, er nødvendig å forhindre føreren fra å bruke kjøretøyet. Der det foreligger flere samtidige overtredelser, for eksempel ved kjøring uten gyldig førerkort, i påvirket tilstand og med høyere hastighet enn tillatt på stedet, vil det i enda større grad være grunnlag for å nedlegge et bruksforbud.

Der føreren tidligere er straffet for trafikkovertridelser, vil bruksforbud etter § 36 nr. 2 bokstav c være mest aktuelt. Nedleggelse av bruksforbud ved førstegangsovertredelser vil i første rekke være aktuell ved uforsvarlig kjøring etter § 36 nr. 2 bokstav d.

Hva som skal til for at en kjøring må anses som «uforsvarlig», er ikke nøyaktig avgjort i retts- og forvaltningspraksis. I Politidirektoratets håndhevingsinstruks fremgår det at *«overtredelser av vegtrafikkloven § 3, som grunnreglene i trafikken, kan gi tilstrekkelig grunnlag for bruksforbud. Dette vil også gjelde grove fartsovertredelser»*.²⁰ Typiske eksempler på førstnevnte er svært farlige forbikjøringer eller annen hasardiøs kjøring. Hva gjelder fartsovertredelser, er det vanskelig å angi nøyaktig når en vil stå overfor en uforsvarlig kjøring. En må imidlertid anta at fartsovertredelser som medfører ubetinget fengsel vil kunne anses som uforsvarlig kjøring.

Det foreligger svært lite rettspraksis knyttet til vilkårene for å nedlegge bruksforbud, ettersom slike saker normalt ferdigbehandles i forvaltningen. I **LG-2021-77352**, som gjaldt et bruksforbud ilagt for kjøring i 148 km/t i en 80-sone, fant retten det uomtvistet

²⁰ RPOD-2022-13, punkt 4.2.4.

at grunnvilkåret om uforsvarlig kjøring i vegtrafikkloven § 36 nr. 2 bokstav d var oppfylt. Bruksforbudet ble likevel ansett ugyldig ettersom det andre grunnvilkåret, om hensynet til trafiksikkerhet, ikke var oppfylt. Lagmannsretten viste i den forbindelse til tingrettens vurdering, som den var enig i.

Tingretten hadde ved sin vurdering lagt vekt på de konkrete forholdene ved kjøringen. Fartsovertredelsen skjedde i forbindelse med en forbikjøring i dagslys, på en oversiktlig og bar veistrekning. Det fremkom ikke av anmeldelsen eller dommen (i straffesaken) at det oppsto noen trafikkfarlige situasjoner i forbindelse med forbikjøringen, eller at kjøringen var hasardiøs ut over farten ved forbikjøringen.

Tingretten mente videre at det måtte legges betydelig vekt på at saksøkers førerkort ble beslaglagt på stedet. Retten viste også til at saksøker ikke var tidligere straffet for trafikkforhold, og at det ikke fremkom opplysninger som tilsa at dette var en del av hans «kjøremodus». Det var heller ikke noe ved selve kjøringen som indikerte dette. Slik tingretten vurderte det, var det her tale om en enkeltstående hendelse, og hensynet til trafiksikkerhet var da tilstrekkelig ivaretatt ved at saksøkers førerkort var beslaglagt. Det var heller ikke noe ved kjøringen som tilsa at det av allmennpreventive hensyn var viktig å signalisere at det her i tillegg var nødvendig å reagere med et bruksforbud. Selv om det ilagte bruksforbudet ble ansett ugyldig, gir avgjørelsen en viss pekepinn for terskelen «uforsvarlig kjøring».

I praksis vil det først måtte tas stilling til om vilkårene i § 36 nr. 2 bokstav c eller d er oppfylt, og deretter om hensynet til trafiksikkerhet krever et bruksforbud. Det skal da foretas en «konkret og reell vurdering av om trafiksikkerhetsmessige hensyn» tilsier nedleggelse av bruksforbud.²¹

Nedleggelse av bruksforbud kan by på utfordringer i praksis, særlig når føreren ikke eier kjøretøyet. Ofte benyttes kjøretøy som er lånt eller leiet, og det må i slike tilfeller bevises at fører «stadig bruker kjøretøyet med hans samtykke» jf. innledningsvilkåret i § 36 nr. 2.

²¹ LG-2021-77352.

Et spørsmål i den forbindelse er hvor ofte føreren må ha brukt kjøretøyet for at kravet om «*stadig bruk*» anses oppfylt. I juridisk teori er det antatt at noen få gangers bruk i løpet av et halvt år er tilstrekkelig.²²

Et annet spørsmål er hva skal til for at eieren må anses å ha samtykket i bruken. I juridisk teori er vilkåret antatt oppfylt dersom eieren har innrettet seg slik at forholdet må vurderes som et samtykke (konkludent adferd).²³ Samme sted bemerkes at et stilltiende samtykke kan være tilstrekkelig. Der det foreligger en leasing- eller leiekontrakt vil det være klart at kjøretøyet stadig brukes med eiers samtykke.

Politiet må i tillegg alltid vurdere om det er forholdsmessig å nedlegge bruksforbud i den konkrete saken. Der fører ikke er eier av bilen, blir denne vurderingen ytterligere vanskeliggjort. Det kan også være ressurskrevende å innhente opplysningene som er nødvendig for å fastslå hvem som faktisk eier kjøretøyet.

En avgjørelse om å nedlegge bruksforbud er et enkeltvedtak etter forvaltningsloven, noe som innebærer at det i utgangspunktet skal gis forhåndsvarsel før vedtak fattes. Dette kan imidlertid unnlates dersom ett eller flere av de alternative vilkårene i forvaltningsloven § 16 tredje ledd er oppfylt, eksempelvis der forhåndsvarsling vil medføre fare for at vedtaket om bruksforbud ikke kan gjennomføres. Politidistriktenes praksis her synes å variere sterkt. Flere politidistrikt har imidlertid innført en praksis som innebærer at det treffes vedtak om midlertidig bruksforbud samtidig som forhåndsvarsel gis. På denne måten får den som rammes anledning til å uttale seg før endelig vedtak treffes, uten at gjennomføringen av dette vedtaket settes i fare eller blir vanskeliggjort.

Et bruksforbud kan nedlegges for inntil ett år, jf. innledningsbestemmelsen i vegtrafikkloven § 36 nr. 2. Hensett til at vedtaket skal være begrunnet i trafikksikkerhetsmessige hensyn, må varigheten av bruksforbudet vurderes konkret etter den aktuelle overtredelses alvorlighetsgrad. I forbindelse med sin

²² Engstrøm, B. E. (2019). *Vegtrafikkloven, lovkommentar*, 6. utgave. Oslo: Universitetsforlaget. s. 555.

²³ Engstrøm, B. E. (2019). *Vegtrafikkloven, lovkommentar*, 6. utgave. Oslo: Universitetsforlaget. s. 556.

klagesaksbehandling har Politidirektoratet flere ganger påpekt at et kortere bruksforbud enn 12 måneder normalt bør forsøkes først. En ny overtredelse i perioden for bruksforbud vil normalt medføre et nytt bruksforbud av lengre varighet, samt forvaring av kjøretøyet i medhold av vegtrafikkloven § 36 nr. 6.

Ettersom forbud mot bruk av kjøretøy bare kan nedlegges når trafiksikkerhetshensyn krever det, må et nedlagt bruksforbud undergis en fortløpende hensiktsmessighetsvurdering. Det vil for eksempel måtte vurderes å oppheve bruksforbudet i en situasjon der føreren av den aktuelle bilen dømmes til fengselsstraff og overføres til soning frem til utløpet av bruksforbudet, slik at andre husstandsmedlemmer kan bruke bilen i den trafikkfarlige førers fravær.

Når det nedlegges forbud mot bruk av en bil, vil det som hovedregel også ilegges bruksforbud i medhold av vegtrafikkloven § 36 nr. 5 overfor den som eventuelt får bilen overdratt til seg. Politidirektoratet har i flere klagesaker understreket viktigheten av at dette blir gjort, for å unngå uønskede situasjoner der fører av bilen selger bilen videre, og bruker salgssummen til å skaffe seg en annen bil uten bruksforbud.

2.2.5.1 Nærmere om forholdet mellom bruksforbud og inndragning

Bruksforbud er et effektivt virkemiddel i bekjempelsen av trafikkriminalitet og benyttes ofte som et mer lempelig inngrep enn inndragning etter straffelovens regler. Det er tale om et vedtak av tidsbegrenset varighet, og kostnadene for den som rammes er begrenset til manglende bruksverdi. Forholdene mellom inndragning og bruksforbud er beskrevet i forarbeidene:

«Justisdepartementet legger til grunn at inndragning av kjøretøy er et hardt virkemiddel. Ved flere gjentatte og grove tilfeller av promillekjøring hvor bot og fengselsstraff ikke synes å virke, kan inndragning imidlertid være den eneste reaksjon som noenlunde effektivt forebygger videre overtredelser. Denne gruppen promilleførere har som oftest for lengst fått inndratt førerkortet. Ofte har de alvorlige alkoholproblemer som gjør at de vanemessig kjører bil i alkoholpåvirket tilstand»

[...]

«Etter Justisdepartementets syn er nedleggelse av bruksforbud etter vegtrafikklovens § 36 nr. 2 bokstav c også et velegnet virkemiddel for å bedre trafiksikkerheten. Det vil langt på vei ha samme fordeler som inndragning av bilen. Bruksforbud og avskilting kan dessuten brukes også når det ikke er eieren selv, men noen som stadig kjører med

dennes samtykke, som har gjort seg skyldig i gjentatt promillekjøring. I og med at verdien fortsatt beror hos eieren, har bruksforbudet ikke de samme betenkeligheter som inndragning til fordel for statskassen.»²⁴

En vesentlig forskjell mellom strafferettens inndragningsbestemmelser og bruksforbud etter vegtrafikkloven er beviskravet. For bruksforbud er beviskravet sannsynlighetsovervekt, hvilket er vesentlig lavere enn det strafferettslige beviskravet som må oppfylles for å anvende inndragning etter straffeloven. Dette innebærer at en henleggelse av straffesak knyttet til bruk av kjøretøy ikke er til hinder for at det nedlegges bruksforbud etter vegtrafikkloven § 36, så lenge vilkårene der er oppfylt. Vedtaket om bruksforbud vil imidlertid måtte utformes med varsomhet av hensyn til uskyldspresumpsjonen. På den annen side vil et bruksforbud nedlagt i forkant av en straffesak ikke være til hinder for at man senere blir straffet for det samme forhold som bruksforbudet bygger på.²⁵

En annen vesentlig forskjell mellom bruksforbud og inndragning er hensynene bak de ulike regelsettene. Mens bruksforbud utelukkende skal begrunnes i trafiksikkerhetsmessige hensyn, har inndragning etter straffeloven en mye videre begrunnelse. Etter straffeloven § 69 kan inndragning også begrunnes i allmennpreventive hensyn for å oppnå en effektiv håndheving av regelverket.²⁶

2.2.6 Reglene om forvaring av kjøretøy

Ved nedleggelse av bruksforbud som trafiksikkerhetsmessig tiltak er det også adgang til å treffe vedtak om forvaring av kjøretøyet, jf. vegtrafikkloven § 36 sjette ledd. Vilåret for slik forvaring er at politiet «*finder det nødvendig*». Dette kan være tilfellet der det antas å være en viss risiko for at føreren vil bryte bruksforbudet, for eksempel i lys av at vedkommende tidligere har benyttet falske skilter på en bil med bruksforbud. I et slikt tilfelle vil politiet kunne anse det utilstrekkelig å inndra skilter og vognkort.

²⁴ Ot.prp. nr. 65 (1987-88) om endring av vegtrafikkloven punkt 6.8 s. 38-39.

²⁵ Se eksempelvis LB-2001-2738.

²⁶ Se for eksempel HR-2024-1687-A.

Forvaring i forbindelse med bruksforbud skjer på eiers regning og risiko. Pris på oppbevaring av biler på lager følger av rammeavtaler med politiet og den til enhver tid gjeldende leverandør. Per høsten 2024 ligger politiets avtalepris med leverandør av lagringsplass på rundt 1500 kroner for inntauing og deretter ca. 1000 kroner pr. måned. Det foreligger ikke tall på hvor mange kjøretøy man tar i forvaring hvert år, men bestemmelsen synes å være lite brukt.

2.3 Utvalgte andre lands rett

2.3.1 Danmark

2.3.1.1 Regler for inndragning frem til 2021

Danmark hadde frem til 2021 regler for inndragning av kjøretøy i færdselsloven som blant annet omfattet nærmere definerte overtredelser. Færdselsloven § 133 stk. 2-10 og 13 hjemlet obligatorisk inndragning i førstegangstilfelle ved blant annet ruskjøring med over 2,0 i promille, samt ved gjentatte overtredelser av visse trafikklovbrudd som har medført tap av førerrett innenfor en periode på enten 3 eller 5 år. jf. nærmere omtale i punkt 2.3.1.3 nedenfor. § 133 a, stk. 1 inneholdt også en fakultativ hjemmel for inndragning av kjøretøy ved grove eller gjentatte overtredelser av færdselsloven.

Færdselslovens regler gjaldt inndragning der eier selv førte kjøretøyet. Færdselsloven gav ikke hjemmel selv til å inndra fra tredjeperson, men dens § 133a stk. 14 bestemte at straffelovens regler om inndragning fikk anvendelse ved siden av inndragningsbestemmelsen i færdselsloven, i den grad de ikke var fraveket i disse bestemmelsene. I dansk straffelov § 76 stk. 4 og § 77a er hjemmel for inndragning fra tredjeperson. Etter § 76 stk. 4 kan inndragning skjer overfor en erverver av en gjenstand hvor erverver var kjent med gjenstandens knytning til den straffbare handlingen, eller hadde utvist grov uaktsomhet i så måte, eller hvis overdragelsen var en gave. Straffelovens § 77a hjemler forbyggende inndragning. Hjemmelen kan benyttes selv om det ikke har skjedd en straffbar handling, og uten hensyn til eierforhold.

2.3.1.2 Innskjerpelser fra 2021

Den danske regjeringen la i februar 2020 frem 9 tiltak for «tryghed på de danske veje» Tiltakene omhandler i det vesentlige strengere regler knyttet til straff, tap av førerrett og

inndragning av kjøretøy overfor det som benevnes som «vanvidkørsel». Skjerpelsene begrunnes i at man i Danmark:

«i alt for lang tid [har] været vidner til en lang række skræmmende eksempler på afstumpet vanvidkørsel, der har sat alle hensyn til side og bragt menneskeliv i fare. Det har medført alvorlige skader for ofre og i værste fall haft fatale konsekvenser. Der er tale om hensynsløse personer, der med fuldt overlæg bringer andres liv i fare, og som indtil nu har været ligeglad med konsekvensene.»²⁷

På denne bakgrunn innførte Danmark i mars 2021 strengere regler knyttet til straff, tap av førerrett og inndragning av kjøretøy.²⁸ I Danmark ble følgende overtredelser definert som vanvidskørsel:

- «Uagtsomt manddrab under særligt skærpene omstændigheder (straffelovens § 241, 2.pkt),
- Uagtsom forvoldelse af betydelig skade på nogens legeme eller helbred under særligt skærpene omstændigheder (straffelovens § 249, 2. pkt.),
- Forsætlig forvoldelse af nærliggende fare for nogens liv eller førerrett (straffelovens § 252, stk. 1),
- Særlig hensynsløs kørsel (færdselslovens § 118, stk. 10),
- Kørsel med en hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct. ved kørsel med over 100 km i timen,
- Kørsel med en hastighed på 200 km i timen eller derover, og
- Spirituskørsel med en promille over 2,00.»²⁹

²⁷ Justisministeriet i Danmark. «Vanvidskørsel skal stoppes, 9 tiltak for trygghed på de danske veje». Hentet fra: https://www.justitsministeriet.dk/wp-content/uploads/2020/02/vanvidskoersel_skal_stoppes_webtilgaengelig_0.pdf. [Publisert 2020. Sist nedlastet 27.02.25]. Forord, s. 2.

²⁸ Jf. lov nr. 290 af 27. februar 2021 om styrket indsats mod farlig kørsel mv., som trådte i kraft 1. mars 2021, og «lov nr. 534 af 27. mars 2021 om skærpet indsats mod vanvidskørsel», som trådte i kraft 31. mars 2021.

²⁹ Riksadvokatmeddelelsen. «Færdsel – Vanvidskørsel». Hentet fra: <https://vidensbasen.anklagemyndigheden.dk/h/6dfa19d8-18cc-47d6-b4c4->

Den danske skjerpelsen av straff og tap av førerrett omhandles ikke nærmere her, da dette er utenfor mandatet og reaksjonsfastsettelsen i Norge stort sett er strengere.

2.3.1.3 Nærmere om vilkårene for inndragning

Inndragning ved «vanvidskørsel» avspeiles delvis i straffeloven og delvis i færdselsloven. Den danske modellen definerer flere ulike grunnvilkår for at inndragning av kjøretøyet som ble brukt, skal finne sted. Det fremgår av den danske Færdselsloven § 133 a, stk 2. at:

«Konfiskation skal ske, hvis ejeren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert har gjort sig skyldig i (...)

- *spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen på over 2,00 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen på over 1,00 mg pr. l luft».*
- *«forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført motordrevet køretøj på særligt hensynsløs måde», jf. § 126, stk. 1 nr. 4.*
- *«har kørt med en hastighed på 200 km i timen eller derover», jf. § 126, stk. 1 nr. 10.*
- *«ved kørsel med en hastighed på mere end 100 km i timen [og man] har overskredet de tilladte hastigheder [...] med mere end 100 pct», jf. § 126, stk. 1 nr. 11.»*

Inndragning ved de ovennevnte overtredelsene kan gjøres gjeldende både for sjåfør og eier av kjøretøyet, dersom sjåføren er en annen, se nærmere om dette nedenfor i punkt 2.3.1.4.

Reglene gjelder ikke inndragning av mopeder med maksimal hastighet opp til 30 kmt, på dansk kalt «lille knallert».

Danske myndigheter har opplyst at en arbeidsgruppe ble nedsatt i 2022 for å vurdere blant annet mulighet for å innføre et gradert sanksjonssystem for narkotipåvirket

[3bd07bc15ec0/VB/c7542143-8a06-4886-a97d-8d5f3c751258](https://doi.org/10.31233/osf.io/3bd07bc15ec0/VB/c7542143-8a06-4886-a97d-8d5f3c751258) [Publisert 01.07.2021. Sist nedlastet 27.02.25].

kjøring, og om grovere tilfeller av narkotikapåvirket kjøring bør omfattes af definisjonen av vanvidskørsel.³⁰ Innholdet i denne rapporten er ikke kjent for arbeidsgruppen.

I tillegg har man i Danmark en rekke ytterligere inndragningshjemler der eier selv fører kjøretøyet (altså ikke tredjepersonstilfeller), og ved gjentakelse har begått flere straffbare forhold. Se nedenfor en sammenstilling av sentrale bestemmelser om dette:

Konfiskation skal desuden ske, hvis ejeren (vår uthevelse) af køretøjet (...) [for tredje gang] inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået og på ny (...):

- har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 0,60 mg pr. liter luft».
- har gjort sig skyldig [i ruspåvirket kjøring] ved at have indtaget tetrahydrocannabinol (THC) i et sådant omfang, at indholdet af THC i blodet under eller efter kørslen overstiger 0,009 mg THC pr. kilogram blod [tilsvarende 0,0286 µmol pr/l blod],
- under skærpende omstændigheder har gjort sig skyldig i [å ha ført eller forsøkt å føre] et motordrevet kjøretøj, [når vedkommende] på grund af sykdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinner sig i en sådan tilstand, at han eller hun er ude af stand til at føre kjøretøjet på fuldt betryggende måte,
- ulovligt har ført kjøretøjet uden hastighedsbegrænsere eller føreren har foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i kjøretøjets hastighedsbegrænsere eller dens forbindelser eller føreren vidste eller burde have vidst, at der er foretaget et sådant indgreb, eller hvis føreren har betjent kjøretøjet på en sådan måte, at hastighedsbegrænseren gøres uvirksom.
- [som fører] har gjort sig skyldig i overtrædelse af [å] uagtet det var ham muligt uden særlig fare eller opofrelse for sig selv eller andre, undlader efter evne at hjelpe nogen, der er i øjensynlig livsfare, [eller] at træffe de foranstaltninger, som af omstændighederne kræves til redning af nogen tilsyneladende livløs, eller som er påbudt til omsorg for personer der er ramt af (...) ulykke

³⁰ Arbejdsgruppen om fastsættelse af sanktionsmæssige grænseværdier i sager om kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer.

- [har gjort seg skyldig i som eier av kjøretøy med krav om fartsskriver] har ført kjøretøjet, selv om denne vidste eller burde vite, at der var foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets [fartsskriversystem].³¹

Det finnes også flere andre gjentakelsesregler som medfører inndragning av bil.

For det første vil man ved kjøring uten gyldig førerkort kunne få inndratt bilen dersom man de siste tre årene har blitt dømt for å ha kjørt med promille over 1,2 eller THC i blodet med mer enn 0,009 mg THC pr. kilogram blod (0,0286 µmol pr/l blod).

I Danmark kan man også få betinget tap av førerretten, en løsning vi ikke har tilsvarende i Norge. Dersom man er ilagt slik betinget tap av førerrett og på ny innen tre år kjører i ruspåvirket tilstand, skal kjøretøyet også inndras på visse vilkår. I tillegg har man regler for inndragning av kjøretøy der man først har fått betinget tap av førerrett, deretter ubetinget tap av førerrett og man på ny begår tilsvarende handling innen fem år. Dette går vi ikke nærmere inn på her, da det har liten overføringsverdi all den tid vi i Norge ikke har regler for betinget tap av førerrett.

Når det gjelder «lille knallert», kan disse inndras der eier og fører er samme person og bare ved kjøring over 2 i promille, samt ved visse gjentakelsestilfeller.

Avslutningsvis bemerkes at det fremgår av første og tolvte ledd at dersom eieren begår noen av de nevnte gjentakelsestilfeller, skal alle kjøretøy han eier inndras selv om disse ikke ble brukt ved den aktuelle kjøringen.

Også i gjentakelsestilfellene finnes en sikkerhetsventil ved at bestemmelsene kan fravikes «*når særlige grunde undtagelsesvist taler herfor*».³²

For øvrig gjelder reglene om inndragning i straffeloven.³³ Dette innebærer blant annet at særlig sikrede rettigheter i kjøretøyet som utgangspunkt ikke berøres av inndragningen.³⁴ Panterrettigheter, eiendomsforhold og andre særlige sikrede rettigheter i kjøretøyet består således fortsatt, selv om kjøretøyet inndras.

³¹ Sammenstilling av reglene med utgangspunkt i færdselsloven § 133 a stk. 3, 2) og stk. 4, 2).

³² jf. færdselsloven § 133a, stk. 13.

³³ jf. færdselsloven § 133a, stk. 15.

³⁴ Jf. dansk straffelov § 76, stk. 3.

2.3.1.4 Forholdet til tredjepersoner

Da de nye danske reglene trådte i kraft i 2021, innebar det en utvidelse av hjemlene for både obligatorisk inndragning og inndragning overfor tredjeperson. For de tilfellene som betraktes som "vanvidkørsel", jf. ovenfor, skal det som utgangspunkt skje en obligatorisk inndragning, også overfor eier som ikke selv var fører ved det aktuelle lovbruddet.

For så vidt gjelder prosessuelle forhold gis eier som ikke var fører av kjøretøyet rettigheter under straffesaken mot fører. Vedkommende har rett til forsvarer, rett til å uttale seg under saken og rett til å anke. Videre er regelverket presisert slik at eier kan fremsette erstatningskrav mot fører i forbindelse med straffesaken.

I den danske færdselslov § 133a, stk. 2 fremgår det at:

"I tilfælde, hvor køretøjet føres af en anden person end køretøjets eier og føreren har gjort sig skyldig i en eller flere af de i 1. pkt. nævnte overtrædelser, skal konfiskasjon ske, med mindre konfiskasjon må anses for uforholdsmæssigt inngribende, navnlig henset til ejers mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., og for at tage alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person."

I forarbeidene³⁵ fremgår det at man ved lovforslaget har tatt hensyn til internasjonale forpliktelser, herunder artikkel 17 i Den Europeiske Unions Charter om grunnleggende rettigheter og EMK tilleggsprotokoll nr. 1 artikkel 1.

De ovennevnte unntakene i bestemmelsen om obligatorisk inndragning kom inn i lovforslaget under behandlingen i Folketinget, idet det måtte tas hensyn til EU-domstolens avgjørelse i sak C-393/19, OM. Nevnte sak omhandlet et tilfelle hvor en sjåfør ansatt i et bulgarsk transportselskap smuglet antikke mynter fra Tyrkia til Tyskland. En bulgarsk domstol forela til prejudisiell vurdering fortolkning av art. 17 i ovennevnte Charter. EU-domstolen kom til at man ikke kunne inndra kjøretøyet fra en godtroende eier i en slik sak.

³⁵ Transportudvalgets betænkning af 15. mars 2021 over forslag til lov om ændring af færdselsloven. Kan hentes her: [Betænkning over Forslag til lov om ændring af færdselsloven \(Skærpet indsats mod vanvidskørsel\)](#). [Publisert 16. mars 2021. Sist nedlastet 27.02.25].

I de ovennevnte danske forarbeidene konkluderer man med at ovennevnte avgjørelse ikke er til hinder for deres lovforslag. Det var i det bulgarske rettssystem intet unntak og det var ingen mulighet for å angripe avgjørelsen, som var ubegrunnet. Etter den danske ordningen kan eier også reise erstatningskrav i straffesaken. Dansk Høyesterett fant heller ikke at ovennevnte EU-dom gir grunnlag for å anta at enhver ordning om inndragning overfor en tredjeperson i god tro som følge av straffbare forhold er strid med EU Charterets art. 17 stk 1. Dansk Høyesterett fant derfor at det – på linje med praksis etter EMK – må foretas en samlet vurdering av denne ordningen sett i lyset av proporsjonalitetsprinsippet.³⁶

EU-Charteret gjelder ikke direkte i Norge, men art. 17 i Charteret antas å svare til EMK tilleggsprotokoll nr. 1 art. 1, hvilket bekreftes av de forklarende bemerkningene til Charterets artikkel 17 og artikkel 52, stk. 3. EU-domstolens praksis antas å bli adoptert av EMD.³⁷

Når det gjelder unntaket "*ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt.*" så presiseres det i det danske transportutvalgets betenkning, at dette:

"indebærer, at der skal foretages en samlet vurdering af, om det måtte anses for helt upåregnelig for ejeren, at køretøjet ville blive anvendt på denne måde. Det må indgå i denne vurdering, om ejeren har kendskab, til eller har benyttet, alle tilgængelige muligheder for at opnå viden om forhold, som kan belyse risikoen for, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de omfattede lovovertrædelser. Der vil navnlig skulle lægges vægt på ejerens forhold og atferd, herunder om ejeren af køretøjet har udvist aktpåvigenhed."³⁸

³⁶ se Dansk Højesterets 1. afdelings kendelse av 12. oktober 2022. Sak 102/2021.

³⁷ Se Transportudvalgets betenkning af 15. mars 2021 over forslag til lov om ændring af færdselsloven. Kan hentes her: [Betænkning over Forslag til lov om ændring af færdselsloven \(Skærpet indsats mod vanvidskørsel\)](#). [Publisert 16. mars 2021. Sist nedlastet 27.02.25].

³⁸ Ibid. «Til nr. 2».

Det gis i ovennevnte forarbeider anvisning på at utleiefirmaer o.l. bør innhente privat straffeattest, og at fører kan bes om en erklæring på at han på "tro og love" ikke skal anvende kjøretøyet til forseelser.³⁹

For så vidt gjelder unntaket "...for at tage alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person", så fremkommer det i samme forarbeider at dette unntaket kan få anvendelse hvor det vil være illusorisk å søke erstatning f.eks. fordi fører enten er død, konkurs eller ikke mulig å inndrive fra.⁴⁰

Av dansk rettspraksis fremgår at det skal mye til før de ovennevnte unntak kommer til anvendelse. Når det gjelder kravet om at det må anses helt upåregnelig at kjøretøyet vil bli brukt til "vanvidkørsel", kom dansk Høyesterett i en sak til at det ikke var upåregnelig at en leaset bil skulle benyttes til vanvidkørsel dersom den brukes som demo- og verkstedsbil.⁴¹ I en annen sak hadde et leasingselskap satt som vilkår at bilen ikke skulle utlånes.⁴² Dette tilsa at det derfor ikke var upåregnelig at bilen kunne bli benyttet til "vanvidkørsel". Det å la noen (som feks en svoger) ha tilgang til hus og bilnøkkel, gjør det heller ikke upåregnelig at bilen vil bli brukt til slik kjøring.⁴³

Når det gjelder kravet om å ha muligheten for å sikre sin økonomiske stilling, formulerer dansk Høyesterett det som et utgangspunkt for bevisvurderingen at retten ikke har opplysninger om at eier vil lide et økonomisk tap.⁴⁴ I en annen sak hadde fører kun 80.000 dkr i inntekt og negativ formue, men likevel kom dansk Høyesterett til at det ikke var godtgjort at fører – over tid – ikke ville kunne dekke erstatningen.⁴⁵ Det ble også vist til at forretningsdrivende kan sikre sin økonomiske stilling gjennom sin forretningsmodel, herunder å øke betaling for leasing. Sistnevnte moment var også avgjørende i en sak hvor eier drev kortidsutleie av biler. I sistnevnte sak fant retten at

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Høyesterets 1. avdeling kendelse av 12. oktober 2022. Sak 102/2021.

⁴² Høyesterets kendelse av 27. januar 2023. Sak 14/2022.

⁴³ Høyesterets kendelse av 27. januar 2023. Sak 13/2022.

⁴⁴ Se bl.a Høyesterets 1. avdeling kendelse av 12. oktober 2022 i Sak 102/2021, og Høyesteret kendelse av 27. januar 2023 i sak 13/2022.

⁴⁵ Høyesterets kendelse av 27. januar 2023. Sak 14/2022.

utleier hadde utvist den aktpågivenhet som kan forventes i forbindelse med korttidsutleie av personbiler, og videre at det heftet stor usikkerhet ved om fører kunne erstatte bilens verdi. Da utleiefirmaet hadde ca. 155 000 utleier per år, mente retten at firmaet kunne dekke inndragning av et kjøretøy gjennom regulering av utleieprisen.⁴⁶

I en annen kjennelse opphevet Høyesterett politiets beslagleggelse, da de ikke fant grunn til å anta at kjøretøyet under straffesaken burde inndras.⁴⁷ Det var her snakk om ruspåvirket kjøring (3,05 promille) med en semitrailer. Høyesterett fant at transportselskapet hadde utvist en slik aktpågivenhet som kan forventes i forbindelse med ansettelse og sysselsetting av en sjåfør. Firmaet hadde nulltoleranse for bruk av alkohol, som fører ble undervist i, og de sikret seg at fører ikke var straffet tidligere. Videre måtte føreren underskrive et tillegg til ansettelseskontrakten om at manglende overholdelse av alkoholpolitikken var bortvisningsgrunn. Føreren ble også avskjediget pga. saken. For så vidt gjaldt firmaets sikring av sin økonomiske stilling, viste Høyesterett til at semitraileren hadde en verdi på 450.000 dkr. Fører var bosatt i Ukraina, og han forventet begrenset inntekt fremover. Retten mente det under slike omstendigheter var betydelig usikkert om fører ville kunne erstatte semitrailerens verdi. Høyesterett viste videre til at det var et lite transportfirma, og at det ikke forelå opplysninger som sannsynliggjorde at firmaet kunne velte tapet over på sine kunder. Konklusjonen ble således at inndragning av semitraileren ville være et uforholdsmessig inngrep.

2.3.2 Østerrike

Østerrike endret i mars 2024 sin vegtrafikklovgivning for å kunne reagere mer målrettet på enkelte former av særlig alvorlige trafikkovertrедelser. Årsaken til endringene var en økning av store hastighetsoverskridelser og at det offentlige vegnettet ble brukt til å avholde ulovlig gateracing-virksomhet, også kalt «kappkjøring».

Østerrike innførte disse lovendringene i to trinn, hvorav første trinn innebar en straffeskjerpelse av bøter og tap av førerrett. I trinn to ble i tillegg annen relevant lovgivning endret, slik at man kunne beslaglegge og inndra kjøretøy på bakgrunn av visse overtredelser. Målet var å skjerpe sanksjonsmulighetene ytterligere for ekstreme hastighetsoverskridelser og slik øke trafikksikkerheten.

⁴⁶ Høyesteretts kendelse av 27. januar 2023. Sak 73/2022.

⁴⁷ Høyesteretts kendelse av 27. januar 2023. Sak 76/2022.

Inngangsvilkåret for beslag og inndragning av kjøretøy er at kjøringen er begått «*under særdeles farlige forhold*». I dette ligger blant annet hastighetsoverskridelser på 80 km/t eller mer over lovlig fartsgrense i byer og tettsteder, og 90 km/t utenfor tettbebygde strøk (såkalt «80/90-sak»). Også illegal kappkjøring anses som «under særdeles farlige forhold».⁴⁸

Proessen deles inn i tre faser. Dersom man har kjørt 60 km/t over fartsgrensen i tettbygd strøk, eller 70 km/t over fartsgrensen utenfor tettbygd strøk (såkalt «60/70-sak»), tas det foreløpig beslag av kjøretøyet. Eier mister da råderetten over kjøretøyet.

Deretter må myndighetene innen 14 dager kartlegge eierforhold på kjøretøyet. Dersom kjøretøyet eies av andre enn fører, må kjøretøyet utleveres til rettmessig eier. Det er ikke adgang til inndragning overfor tredjemann. Det er derimot etablert et sentralt register hvor det fremgår at fører ikke kan bruke den aktuelle bilen som ble tilbakelevert til rettmessig eier. I tillegg vil eier få brev om at kjøretøyet ikke kan lånes ut til vedkommende, samt at brudd på dette straffes som overlatelsesmedvirkning. Dersom eier og fører er samme person kan beslaget opprettholdes. Der det er tale om en «80/90-sak» vil vedtaket om beslag være en skal-regel, mens det for «60/70-saker» avhenger av straffehistorikk de siste fire år.

Også andre type overtredelser kan på nærmere vilkår medføre beslag dersom man har lignende saker de siste fire år. Dette kan være grove fartsovertredelser i nærheten av skoler, barnehager, avstand til forankjørende under 0,2 sekunder, ulovlig forbikjøring i skiltet sone med dårlig sikt, samt deltakelse i eller medvirkning til «kappkjøring».

Når saken er tilstrekkelig belyst vil myndighetene kunne fatte et endelig vedtak om inndragning. Dette er i Østerrike et forvaltningsvedtak med en forvaltningsdomstol som overprøvingsorgan.

Den økonomiske gevinsten man får ved salg av kjøretøyet deles slik at 70 prosent av verdien går til et trafikksikkerhetsfond, og de resterende 30 prosentene kan beholdes av myndigheten som fattet inndragningsvedtaket.

Spørsmål om å inndra overfor tredjepersoner ble grundig diskutert i forkant av lovendringen. Når det gjelder utleie-tilfeller, så ble det antatt at markedet selv vil regulere dette, f.eks. ved at banker og selskaper utveksler informasjon om kunder som

⁴⁸ Se Führerscheingesetz § 7 tredje ledd bokstav 3 d.

er problematiske eller uskikket med tanke på kreditt-/leieavtaler mv. For øvrig hadde departementet og lovgiveren et ønske om å ha på plass regelverksendringene om inndragning raskt og slik at disse dekker de antatt fleste saker av antatt overtredelsesportefølje, og inndragning overfor tredjepersoner ble derfor ikke omfattet.

2.3.3 Tyskland

Tyskland fikk på bakgrunn av økt antall tilfeller av ulovlig kappkjøring med drepte eller hardt skadde, regler om inndragning av kjøretøy i 2017.

De tidligere sanksjonsmulighetene ble antatt å være utilstrekkelige da de ikke hadde nok avskrekkende effektiv og fordi det bare kunne ilegges kortvarige kjøreforbud.

Slik mangel på riktig og effektiv sanksjonering var hovedårsaken til at det i Tyskland ble innført en egne bestemmelser.⁴⁹ Bestemmelsene gjør organisering av eller deltakelse i forbudte motorkjøretøyløp til en straffbar handling, og ble blant annet gjort med sikte på å muliggjøre inndragning av de involvertes motorvogner.

Det ble av tyske myndigheter fremhevet at faren og farepotensialet for slike løp er lik som ved ruskjøring. I begge tilfeller vil det å føre motorkjøretøy på en utrygg måte skape betydelige farer for andre trafikanters liv, helse mv. Graden av fare går langt utover det som vil være tilfelle i en mer alminnelig fartsovertredelse.

Straffelovens øvrige inndragningsbestemmelser kan anvendes på kappkjøringstilfellene⁵⁰. Det fremgår også at regler om inndragning overfor tredjepersoner kan komme til anvendelse.⁵¹ Dette er mulig enten der eier har utvist en skjerpet form for uaktsomhet, eller i tilfeller der rettighetshaveren har ervervet eiendommen på en kritikkverdig måte, vel vitende om de forhold som ville ha tillatt inndragningen. Dette kan eksempelvis være at man ved kappkjøring overlater kjøretøy til hverandre for å forsøke å unngå inndragning.

⁴⁹ Strafgesetzbuch (StGB) § 315d - Verbotene Kraftfahrzeugrennen (Ulovlig -motorkjøretøyløp) og § 315f - Einziehung (Inndragning).

⁵⁰ Se StGB § 315f.

⁵¹ StGB § 74a.

2.3.4 Sveits

Inndragning av motorkjøretøy er fra og med 2013 i Sveits regulert i sveitsisk vegtrafikklov.⁵² Muligheten for inndragning ble vedtatt for å bidra til økt trafikksikkerhet.

Muligheten for inndragning er begrenset til visse overtredelser, og kan kun brukes hvis et alvorlig trafikkregelbrudd i tillegg ble foretatt på en særlig hensynsløs måte og det i tillegg vil være sannsynlig at gjerningsmannen, gjennom inndragningen, vil avstå fra nye alvorlige overtredelser av trafikkregler.⁵³ Myndighetene og domstolen må altså foreta en vurdering av faren for nye overtredelser. Dersom domstolen kommer frem til at vilkårene til inndragning er oppfylt vil som regel kostnader i forbindelse med inndragningen, salg av kjøretøyet eller straffen kunne trekkes fra, og restverdien vil bli utbetalt til domfelte. Pengeverdien anses ikke å være en farlig gjenstand som krever inndragning, og dette blir derfor i utgangspunktet tilbakeført. I forarbeidene er det også nevnt at retten for eksempel kan bestemme at restverdien kan doneres til inntekt for en offerstøtteorganisasjon, noe som uttrykkelig ble fremhevet vil være en passende fremgangsmåte ved slike overtredelser.⁵⁴ Det er også adgang til å overføre restverdien til et offer som ellers ikke vil ha fått dekning for sine tap.

Aktuelle overtredelser som kan medføre inndragning er, særlig grove hastighetsovertredelser, særlig farlige forbikjøringer og deltakelse i uautorisert kappkjøring. Særlig grove hastighetsovertredelser er definert ved kjøring i minst 40 km/t over hastighetsgrensen i 30-soner, minst 50 km/t over hastighetsgrensen i 50-soner, minst 60 km/t over hastighetsgrensen i 80-soner, og minst 80 km/t over hastighetsgrensen i høyere fartsgrenser.

⁵² Strassenverkehrsgesetz av 19. desember 1958. Kan hentes her: https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1959/679_705_685/de.

⁵³ Jf. Strassenverkehrsgesetz art. 90a.

⁵⁴ Se FF 2010 7703, pkt. 1.3.2.23. Kan hentes her: <https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2010/1610/fr>.

2.4 Konstitusjonelle og folkerettslige skranker

2.4.1 Vernet om eiendomsretten

Bestemmelser om inndragning av motorvogn aktualiserer forholdet til vernet om eiendomsretten. Grunnloven har ingen fanebestemmelse om vern av eiendomsretten, men en spesifikk regel i § 105 om rett til erstatning ved eiendomsavståelse. Den europeiske menneskerettighetskonvensjonen (EMK) tilleggsprotokoll 1 artikkel 1 (P1-1) inneholder derimot en generell bestemmelse om vernet av eiendomsretten. Etersom denne bestemmelsen både er mer generell og mer utviklet i rettspraksis enn Grunnloven § 105, er det naturlig å ta utgangspunkt i den. Bestemmelsen i P1-1 lyder:

«Enhver fysisk eller juridisk person har rett til å få nyte sin eiendom i fred. Ingen skal bli fratatt sin eiendom unntatt i det offentliges interesse og på de betingelser som er hjemlet ved lov og ved folkerettens alminnelige prinsipper.

Bestemmelsene ovenfor skal imidlertid ikke på noen måte svekke en stats rett til å håndheve slike lover som den anser nødvendige for å kontrollere at eiendom blir brukt i samsvar med allmennhetens interesse eller for å sikre betaling av skatter eller andre avgifter eller bøter.»

Bestemmelsen stiller opp tre regler. For det første har man et generelt prinsipp om respekt for eiendomsrett. For det andre kan fratakelse av eiendomsrett kun skje under visse betingelser, og for det tredje anerkjennes den inndragende stats rett til å kontrollere utøvelsen av eiendomsretten.

Som det fremgår av ordlyden i P1-1, er vernet ikke absolutt, og statene har adgang til å gjøre inngrep i eiendomsretten. I praksis fra den europeiske menneskerettighetsdomstolen (EMD) er vilkårene for slike inngrep nærmere utpenslet. Det må foreligge en hjemmel i nasjonal rett, og denne hjemmelen må være tilstrekkelig tilgjengelig, klar og forutsigbar. Inngrepet må også forfølge et aktverdige formål. Det er ikke tvilsomt at kriminalitetsbekjempelse, herunder forebygging og strafforfølgning av alvorlige trafikkovertrедelser, er et slikt aktverdige formål. Det må være forholdsmessighet (balanse) mellom samfunnets interesse i inngrepet og hensynet til beskyttelse av den enkeltes eiendomsrett. Inngrepet må ikke innebære en uforholdsmessig byrde for den

enkelte.⁵⁵ Konvensjonsstatene er imidlertid tillagt stor skjønnsmargin ved vurderingen av hvorvidt det foreligger en slik balanse.⁵⁶

Høyesterett har i 2024-1687-A avsnitt 31 vist til denne relativt vide skjønnsmarginen og uttalt at bekjempelse av villmannskjøring med bil åpenbart er et legitimt formål, og kunne ikke se at inndragning i den aktuelle saken utfordret noen grenser etter EMK P1-1.

EMDs praksis viser at den ved bedømmelse av om inngrep i eiendomsretten er forholdsmessig, foretar en konkret helhetsvurdering hvor det tas hensyn til de forskjellige interessene som er involvert. Relevante momenter kan blant annet være om det er utbetalt kompensasjon, partenes atferd, anvendte tiltak og den måte tiltakene er gjennomført på, herunder om de har medført uvisshet for enkeltpersoner.⁵⁷

Også ved inndragning av formuesgoder som tilhører tredjeperson, må det etter EMDs praksis foretas en konkret helhetsvurdering. I vurderingen må det blant annet ses hen til vedkommendes atferd og grad av skyld.⁵⁸ Også den reelle muligheten for vedkommende til å kreve erstatning fra lovbrøteren eller på andre måter ivareta sine økonomiske interesser er relevant.⁵⁹

Av EMDs praksis fremgår at det etter omstendighetene vil kunne være berettiget å inndra gjenstander som tilhører tredjeperson når gjenstanden har vært anvendt til å begå straffbare forhold, når dette er begrunnet i formålet å forhindre ytterligere straffbare forhold,⁶⁰ eller begrunnet i trafikksikkerhet.⁶¹

I tillegg til de materielle vilkårene for inngrep i eiendomsretten, har EMD innfortolket flere prosessuelle krav i EMK P1-1. EMD har utledet av bestemmelsen at den som

⁵⁵ jf. bl.a. EMDs dom av 13. oktober 2015 i sak *Ünsped Paket Servisi mot Bulgaria*, avsnitt 36-38.

⁵⁶ jf. bl.a. EMDs dom av 28. juni 2018 i sak *G.I.E.M. s.r.l. m.fl. mot Italia*, avsnitt 293.

⁵⁷ jf. bl.a. EMDs dom av 22. juni 2004 i sak *Broniowski mot Polen*, avsnitt 151.

⁵⁸ jf. bl.a. EMDs dom av 17. januar 2017 i sak *B. K. M. Lojistik Tasimacilik Ticaret Limited Sirketi mot Slovenia*, avsnitt 43.

⁵⁹ jf. EMDs dom av 23. juli 2009 i sak *Bowler International Unit mot Frankrike*, avsnitt 44.

⁶⁰ jf. bl.a. EMDs dom av 28. april 2016 i sak *Vasilevski mot Makedonia*, avsnitt 54.

⁶¹ jf. bl.a. EMDs dom av 28. april 2016 i sak *Sulejmani mot Makedonia*, avsnitt 38.

inndragningen retter seg mot, må ha en rimelig mulighet til å forsvare seg i en kontradiktorisk prosess.⁶² I tilfeller hvor det foretas inndragning av gjenstander som tilhører tredjeperson, må vedkommende ha mulighet til å protestere på inngrepet og få sine argumenter vurdert av de relevante myndighetene.⁶³

2.4.2 Retten til en rettferdig rettergang

Grunnloven § 95 regulerer prinsippet om en rettferdig rettergang. Bestemmelsen lyder:

«Enhver har rett til å få sin sak avgjort av en uavhengig og upartisk domstol innen rimelig tid. Rettergangen skal være rettferdig og offentlig. Retten kan likevel lukke rettsmøtet dersom hensynet til partenes privatliv eller tungtveiende allmenne interesser gjør det nødvendig. Statens myndigheter skal sikre domstolenes og dommernes uavhengighet og upartiskhet.»

Bestemmelsen i § 95 er en grunnlovsfesting av det internasjonale menneskerettighetsvernet som er nedfelt i blant annet EMK artikkel 6. Sistnevnte bestemmelse lyder:

«1. For å få avgjort sine borgerlige rettigheter og plikter eller en straffesiktelse mot seg, har enhver rett til en rettferdig og offentlig rettergang innen rimelig tid ved en uavhengig og upartisk domstol opprettet ved lov. Dommen skal avsies offentlig, men pressen og offentligheten kan bli utelukket fra hele eller deler av rettsforhandlingene av hensyn til moralen, den offentlige orden eller den nasjonale sikkerhet i et demokratisk samfunn, når hensynet til ungdom eller partenes privatliv krever det, eller i den utstrekning det etter rettens mening er strengt nødvendig under spesielle omstendigheter der offentlighet ville skade rettferdighetens interesser.

2. Enhver som blir siktet for en straffbar handling, skal antas uskyldig inntil skyld er bevist etter loven.

3. Enhver som blir siktet for en straffbar handling, skal ha følgende minsterettigheter:

a. å bli underrettet straks, i et språk han forstår og i enkeltheter, om innholdet i og grunnen til siktelsen mot ham;

b. å få tilstrekkelig tid og muligheter til å forberede sitt forsvar;

⁶² jf. bl.a. G.I.E.M. s.r.l. m.fl. mot Italia, avsnitt 302.

⁶³ jf. sak Ünsped Paket Servisi SaN. Ve TiC. A.Ş. mot Bulgaria, avsnitt 46.

c. å forsvare seg personlig eller med rettslig bistand etter eget valg eller, dersom han ikke har tilstrekkelige midler til å betale for rettslig bistand, å motta den vederlagsfritt når dette kreves i rettferdighetens interesse;

d. å avhøre eller la avhøre vitner som blir ført mot ham, og få innkalt og avhørt vitner på hans vegne under samme vilkår som vitner ført mot ham;

e. å ha vederlagsfri bistand av en tolk hvis han ikke kan forstå eller tale det språk som blir brukt i retten.»

Mens EMK artikkel 6 nr. 1 gjelder både sivile saker og straffesaker, er bestemmelsene i nr. 2 og 3 begrenset til tilfeller hvor det foreligger en straffesiktelse («siktet for en straffbar handling»). I så fall har den som siktelsen retter seg mot, rett til å bli ansett som uskyldig inntil det motsatte er bevist (uskyldspresumsjonen), jf. nr. 2. Vedkommende har også blant annet rett til informasjon om siktelsen, rett til forsvarer og rett til krysseksaminasjon, jf. nr. 3.

EMD har slått fast at krav om inndragning av ting som tilhører tredjeperson i straffesak mot en lovbrøyer, ikke fører til at det foreligger en straffesiktelse mot vedkommende tredjeperson.⁶⁴ Vedkommende kan imidlertid ha krav på visse prosessuelle rettigheter på grunnlag av vernet om eiendomsretten, jf. over.

2.5 Arbeidsgruppens vurderinger

2.5.1 Bør det innføres en ny hjemmel for inndragning av kjøretøy ved særlig graverende trafikklovbrudd?

Selv om Norge har et regelverk som tillater inndragning av kjøretøy ved alvorlige trafikkovertrødelser, er det flere praktiske utfordringer og høy terskel for anvendelse av disse. Som beskrevet under punkt. 2.2. om gjeldende rett, skal det relativt mye til før inndragning skjer. Regelverket er svært skjønnsmessig og forutsetter omfattende vurderinger i den enkelte sak. Dette gjør regelverket lite forutsigbart og ressurskrevende å forvalte, og et lite effektivt verktøy i kampen mot den høyrisikoadferden vi ser stadig mer av i trafikken, jf. omtale i pkt. 2.1.

⁶⁴ Sak AGOSI mot Storbritannia, avsnitt 65.

Selv om Høyesterett nylig har stadfestet at inndragning kan skje ved et klart tilfelle av villmannskjøring, jf. HR- 2024-1687-A, viser Høyesterett i dommen også til det foreliggende arbeidet for nærmere retningslinjer for når inndragning bør skje, jf. omtale i punkt 2.2.3.

Arbeidsgruppen mener 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 høyrisikoadferd i trafikken.

Ved ruspåvirket kjøring er inndragning av kjøretøy primært begrunnet i individualpreventive hensyn, og foretas i praksis først dersom det foreligger gjentatte overtredelser. Ved andre former for høyrisikokjøring, slik som fartsovertredelser, kan inndragning også skje på grunnlag av ett grovt tilfelle. Antallet saker hvor dette skjer, er imidlertid lavt.

Det lave antallet inndragningsdommer kan henge sammen med både at domstolene har en restriktiv praksis, og at påtalemyndigheten i for liten grad fremsetter slike krav. Få tilfeller av inndragning og økende utfordringer med høyrisikoadferd tilsier uansett behov for å vurdere skjerpede virkemidler. I tillegg til å utvide adgangen til å foreta inndragning av kjøretøy, kan klarere regler for inndragning ved særlig graverende trafikklovbrudd redusere ressursbehovet i slike saker, virke pedagogisk og føre til at påtalemyndigheten fremmer krav om inndragning i flere saker enn i dag.

Nåværende sanksjonsmuligheter, utover inndragning og bruksforbud, slik som tap av førerrett, bøter og fengselsstraff, synes ikke å ha tilstrekkelig forebyggende eller avskrekkende effekt. Mange førere med alvorlige trafikklovbrudd fortsetter sin farlige atferd til tross for tap av førerrett og kortere fengselsstraffer. Dette viser et behov for mer effektive virkemidler for å håndtere de mest risikovillige førerne.

2.5.2 Eventuell utvidelse av reglene om bruksforbud

Man kunne tenke seg å utvide reglene for bruksforbud i stedet for å utvide regelverket for inndragning av kjøretøy ved særlig graverende trafikklovbrudd. Hvor man ved inndragning kan legge vekt på flere hensyn, er det etter bruksforbud utelukkende hensynet til trafiksikkerheten som kan vektlegges.

Den allmennpreventive effekten en inndragning av bil har, vil man ikke kunne oppnå ved bruksforbud. Et bruksforbud er dessuten tidsbegrenset, og uten domstolskontroll synes

det å være uforsvarlig å utvide lengden på bruksforbudet særlig. Det er tale om et forvaltningsvedtak med lavere beviskrav, og saksbehandlingsregler som er tilpasset dette. Dersom man skal frata en person en ting og slik gi det hele karakter av en straffereaksjon, bør også straffeprosessens regler følges for å ivareta rettighetene til den som rammes best mulig. Dette taler for å ikke endre bruksforbudsreglene.

Heller ikke hyppigere bruk av forvaring vurderes som en god løsning. Ved lengre tids forvaring på eiers risiko og regning, kan det få den konsekvens at man havner i den situasjon at kostnaden man må dekke blir høyere enn bilens verdi. Et bruksforbud vil da etter omstendighetene kunne være mer inngripende enn en inndragning. Forvaringen vil da i realiteten innebære en inndragning, men uten at politiet behøver å følge straffeprosessens regler. Dette vil være uheldig.

Man kunne vurdert å innføre en mellomløsning mellom bruksforbud og forvaring ved at man ved en låseanordning hindret bruk av bilen fysisk eller elektronisk. Dette synes imidlertid å være en løsning med en ikke ubetydelig risiko for omgåelse. Det er heller ikke klart for arbeidsgruppen om det finnes adekvate løsninger på markedet.

En inndragning er dessuten endelig i motsetning til et tidsbegrenset bruksforbud. Den preventive effekt både allmennpreventivt og trafikksikkerhetsmessig er vesentlig større ved inndragning enn ved bruksforbud. I mange tilfeller vil et bruksforbud heller ikke vare lenger enn tiden vedkommende har tap av førerrett. Ved inndragning er eiendomsovertakelsen endelig, og slik ha større effekt også individualpreventivt. Å skjerpe reglene om bruksforbud synes etter dette ikke å ivareta de hensyn man ønsker å oppnå ved skjerping av konsekvensene ved særlig graverende trafikkløvbrydd.

Et annet alternativ kunne være å endre reglene om bruksforbud til å følge straffeprosessens regler i stedet for forvaltningsloven. Noe lignende ble gjort med tap av førerrett. En konsekvens av dette vil imidlertid medføre en vidløftiggjøring av et allerede effektivt regelverk, og ikke minst medføre en økning i både påtalemyndighetens og domstolens oppgaver. I reglene om beslag og inndragning har man dessuten et etablert system for domstolskontroll, og man kan kreve en beslutning om beslag inn for retten allerede på etterforskningsstadiet. Det synes derfor lite hensiktsmessig å etablere et nytt straffeprosessuelt system for bruksforbud og slik flytte dette bort fra forvaltningen.

Det vises for øvrig til at Høyesterett i HR-2024-1687-A fremhever at bruksforbud ikke er ment å være et substitutt for inndragning ved særlig graverende trafikkløvbrydd. Det vises til avsnitt 28 hvor Høyesterett skriver:

*«Domfelte er fradømt førerretten i 38 måneder. Jeg har ikke grunnlag for å anta annet enn at han vil respektere det. Når det er allmennpreventive hensyn som er bærende for vurderingen av om inndragning må ansees påkrevd av hensyn til en effektiv håndheving av straffebudet, får imidlertid det mindre betydning. Det samme gjelder muligheten til å forsøke andre virkemidler først, som bruksforbud etter vegtrafikkloven § 36 nr. 2, bokstav c, eller forebyggende inndragning etter straffeloven § 70».*⁶⁵

2.5.3 Nærmere om gjenstandsinndragning og verdiinndragning

Etter straffeloven § 69 kan man inndra selve gjenstanden, men også hele eller deler av gjenstandens verdi. Dette kan for eksempel benyttes der det ikke er forholdsmessig etter tredje ledd å inndra gjenstanden. Det finnes flere eksempler i rettspraksis på at man har valgt å inndra deler av et kjøretøys verdi.⁶⁶

Ved tilfeller av særlig graverende trafikkløvbrydd, vil derimot det allmennpreventive hensynet være vel så fremtredende som hensynet til å ta bilen bort fra veien. I HR-2024-1687-A avsnitt 16 skriver Høyesterett at:

«Den uttalelsen i forarbeidene som jeg har sitert om inndragning for å forebygge at det konkrete redskapet kan bli benyttet til nye lovbrudd, er mindre treffende når inndragningen primært har et allmennpreventivt formål. Da er det snarere en «symbolsk-pedagogisk betydning» av inndragning som et «håndgripelig og psykologisk lettfattelig uttrykk for handlingens forkastelighet» som står i sentrum for vurderingen, slik Johs. Andenæs formulerer det i Alminnelig Strafferett, 6. utgave, 2016 s 558. I denne forbindelse peker han også på inndragningens «fortrinn i allmennprevensjonens tjeneste fremfor bøtestrafen».

⁶⁵ At Høyesterett her nevner bruksforbud etter bokstav c, og ikke etter bokstav d, som jo er den riktige hjemmelen for bruksforbud ved særlig graverende trafikkløvbrydd, er trolig en inkurie.⁶⁵

⁶⁶ Se for eksempel Rt. 1991 s. 1016. Det kan imidlertid synes som at Høyesterett i denne saken heller ville ha inndratt kjøretøyet, men at påtalemyndigheten ved sin påstand bare hadde påstått en verdiinndragning, se HR-2024-1687-A avsnitt 20, hvor Høyesterett kommenterer nettopp dette.

Disse uttalelsen taler sterkt for en inndragning av selve bilen, og ikke bare gjenstandens verdi, nettopp for å oppnå den avskrekkende effekten inndragning i disse tilfelle bør ha. En verdiinndragning ligner mer på en bøtestraff, og som nevnt i avsnittet over vil man da ikke få samme effekt i nettopp «*allmennprevensjonens tjeneste*».

Arbeidsgruppen mener at verdiinndragning i disse tilfellene av særlig graverende trafikklovbrudd treffer dårlig med trafiksikkerhetsformålet med innføringen av nye regler. Det allmennpreventive elementet står dessuten sterkt i begrunnelsen for å innføre reglene, og en mulighet for verdiinndragning vil kunne medføre vanskelige grenseganger.

Det foreslås derfor kun å innføre mulighet for gjenstandsinndragning i forbindelse med nye regler i vegtrafikkloven. Straffelovens bestemmelser om inndragning vil overlape noe også med vegtrafikklovens nye regler. Der unntakstilfellene i disse nye reglene kommer til anvendelse, vil reglene om verdiinndragning i straffeloven kunne komme til anvendelse, jf. straffeloven § 69 første ledd annet punktum.

2.5.4 Regulering av panterrettigheter mv.

Det er etter straffeloven § 73, kun hvor rettighetshaveren etter nærmere vilkår kan klandres for den straffbare handlingen eller burde forstått at tingen skulle brukes ved en straffbar handling, at retten kan beslutte rettigheten bortfalt. For alle praktiske formål betyr det at en panterrett i et kjøretøy vil bestå etter inndragning. Disse rettighetene er normalt sikret av banker og finansinstitusjoner, som kun helt unntaksvis vil være i en situasjon der de på noe måte kan klandres for en straffbar handling, eller burde sett det komme. Det presiseres at det samme kreditor- og rettighetsvernet gjelder på samme måte der inndragningen er til fordel for staten.

Forholdet til panthavere medfører en realitetsforskjell i hvor stort inngrep en inndragning i realiteten er overfor to parter som utad fremstår likeverdige. Dette kan illustreres med et eksempel. Man kan tenke seg en situasjon der to personer har bedrevet ekstrem høyhastighetskjøring med to like kjøretøy. Begge kjøretøy har en verdi på 500.000 kroner, og blir dømt til å inndras. Den ene domfelte har kjøpt bilen med sine sparepenger, mens den andre har tatt opp et lån på 400.000 kroner og betalt resten av kjøpesummen med 100.000 kroner. Sparebanken til sistnevnte har pant i bilen.

Ved en inndragning vil begge domfelte oppleve å miste selve gjenstanden, men inngrepet mot de to domfelte er svært ulikt. Den ene får et stort innhugg i sin private økonomi, mens den andre strengt tatt bare mister 100.000 kroner, da banken kan realisere pantet.

Ved de fleste gjenstander som inndras, finnes det ikke tredjemannsrettigheter i tingen. Ved inndragning av motorvogner er derimot dette snarere hovedregelen enn unntaket. På dette området medfører kreditorvernet derfor noen utilsiktede konsekvenser for effekten av inndragning. Det er på det rene at kreditorvernet står sterkt, og også bør stå sterkt i Norge. Men den kriminelle som belåner sine gjenstander «slipper billigere unna» enn den som har tilgang på likvide midler. Pantet kan enkelt innfris ved at staten selger bilen og realiserer bankens pant. Den kriminelle står da fri til å ta opp et nytt lån et annet sted og kjøpe ny bil. Man mister da noe av den preventive effekten en inndragning skal ha.

Selv om det kan være en utilsiktet konsekvens av pantereglene at den preventive effekten av inndragning slår ulikt ut i disse tilfellene, anser arbeidsgruppen det ikke som en del av gruppens mandat å komme med forslag til endringer av kreditorvernet. Arbeidsgruppen viser også til at lignende kreditorvern er lagt til grunn i de danske regler.

Straffeloven § 73 om forholdet til rettighetshavere, samt bortfall av rettigheter i visse tilfeller, kommer også til anvendelse for disse nye reglene i vegtrafikkloven som arbeidsgruppen foreslår, jf. straffeloven § 1.

2.6 Arbeidsgruppens forslag

2.6.1 Innledende om forslagene

2.6.1.1 Behovet for nye inndragningsbestemmelser

Som redegjort for i pkt. 2.5.1 over vurderer arbeidsgruppen at det er behov for skjerpede regler for inndragning av motorvogn ved særlig graverende trafikklovbrudd. Utvidede regler for bruksforbud anses ikke som et tilstrekkelig alternativ, jf. pkt. 2.5.2 over. Arbeidsgruppen mener det er betydelig inspirasjon å hente fra danske regler, særlig etter de innstramminger de gjorde i 2021. Danskenes utfordringer med

«vanvidskørsel» har mange likhetspunkter med de tendenser vi ser i Norge, og som det er betydelig risiko at kan forsterkes dersom det ikke tas tilstrekkelig grep.

Arbeidsgruppen mener at innstramminger ikke bare kan bidra til å mer effektivt kunne håndtere den ekstremadferd som skjer, men vil også være viktig for å forhindre at slik adferd får bre om seg.

Danskene har fått et verktøy som har vist seg effektivt for å fjerne kjøretøy som brukes til ekstremadferd. Og selv om det er usikkerhet om danske tall, jf. omtale i pkt 2.1 er det en tendens til færre nye saker i Danmark – hvilket kan tyde på redusert omfang av «vanvidskørsel» etter innstramminger.

Regler som de danske med klare og tydelige grenser for hvilken adferd som anses så uakseptabel at man også må regne med at kjøretøyet blir inndratt anses som hensiktsmessige å vurdere også i Norge. Dette vil være regler som den enkelte borger lett kan forholde seg til, og som sikrer likebehandling.

2.6.1.2 Bør det være en «kan» eller «skal»-regel?

I motsetning til straffeloven § 69, foreslås det at reglene ikke gjøres fakultative (valgfrie). Der vilkårene er oppfylt, og unntak ikke kommer til anvendelse, foreslås at inndragning skal foretas. Det er flere grunner til det. Med forslag om klare lovfestede regler for hvilke overtredelser som omfattes, vil det være mindre behov for å vurdere om inndragning bør foretas. Det bør da særlig av hensynet likebehandling slik det blant annet kommer til uttrykk i forskrift om tap av førerretten § 1-1, og behovet for mer presise retningslinjer slik det kommer til uttrykk i Høyesteretts dom HR-2024-1687-A avsnitt 30, være slik at inndragning skjer når det foreligger en slik overtredelse. Pedagogisk vil også en «skal-regel» gi klare og forutberegnelige rammer som lettere vil kunne formidles til befolkningen og vil også være lettere å praktisere. Videre vil det kunne vanskeliggjøre forsøk på å unndra seg muligheten for inndragning ved eksempelvis proformaeierskap av motorvognen. En «skal-regel» vil også redusere den skjønsmessige vurdering både hos politiet, påtalemyndigheten og retten og som vil kunne utvanne reglene og gjøre kampen mot slik hensynsløs kjøring vanskeligere og redusere trafiksikkerhetseffekten av tiltaket betydelig.

2.6.1.3 Avgrensning til motorvogn

Det legges til grunn at kjøretøyet må være en motorvogn for at inndragning skal foretas. Motorvogn er «kjøretøy som blir drevet fram med motor⁶⁷. Det er motoriserte kjøretøy som har risikopotensialet som det anses behov for å regulere nærmere. Dette vil altså si at blant annet personbiler, lastebiler, motorsykler, traktorer, scootere, mopeder, snøscootere og el-sparkesykler kan inndras. Det vil innebære en avgrensning mot for eksempel campingvogner og tilhengere som er omfattet av kjøretøydefinisjonen i vegtrafikkloven § 2.

Ut fra erfaringene så langt antas at personbiler og motorsykler vil være de gruppene av motorvogner som hyppigst vil bli brukt til overtredelser som falle inn under regelverket.

2.6.2 Hastighetsovertredelser

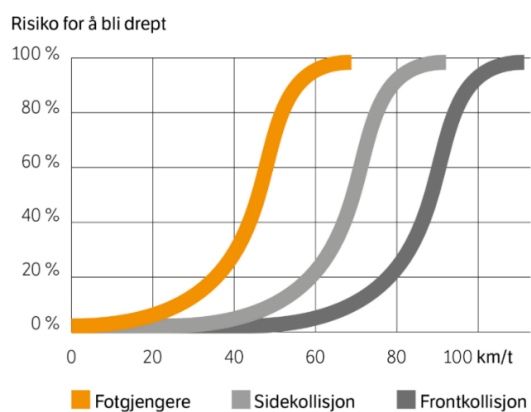
2.6.2.1 Generelt om fart og risiko

Som det fremgår over under punkt 2.1, viste en gjennomgang av UAG-materialet om dødsulykker i vegtrafikken i Norge 2017-2020 at 40 % av dødsulykkene kan anses som utenfor systemgrensene. Fart «godt over fartsgrensene» var en medvirkende årsak til om lag en tredel av dødsulykkene. Fart «godt over fartsgrensen» var der definert som fart over grensen for tap av førerrett. Denne grensen er som hovedregel 26 km/t over fartsgrensen i 30-60 soner, 36 km/t over fartsgrensen i 60-90-soner (motortrafikkvei) og 41km/t over fartsgrensen i 90 sone (motorvei) samt 100- og 110-soner.⁶⁸

For øvrig er sammenhengen mellom fart og ulykkesrisiko er godt dokumentert. Høy fart øker risikoen for å bil drept betydelig. Generelt kan dette illustreres med figuren nedenfor.

⁶⁷ Vegtrafikkloven § 2 annet ledd annet punktum

⁶⁸ Forskrift 19. desember 2003 nr. 1660 om tap av retten til å føre motorvogn mv.



Figur 11.2 Prinsippskisse. Rapport Statens vegvesen nr. 119.⁶⁹

Prinsippskissen viser risikoen for å bli drept avhengig av hastighet (1) som fotgjenger ved påkjørsel av bil, (2) i bil ved påkjørsel fra siden, og (3) i bil ved frontkollisjon.

Trafikksikkerhetsgevinsten dersom fartsgrensene overholdes er betydelig. Dersom alle hadde holdt fartsgrensen i 2019 ville vi spart 24 liv og 85 færre hadde blitt hardt skadet og 323 hadde blitt lettere skadet i trafikken. I samme år var for høy fart årsak til fire av 10 dødsulykker. Det du klarer å stoppe for i 80 km/t vil du treffe med hele 50 km/t hvis du kjører i 90 km/t. Hvis du øker farten fra 80 km/t til 93 km/t (i en 80-sone) doubles risikoen for å bli drept i en ulykke.⁷⁰

Andelen som overholdt fartsgrensene økte fra 45,6 % i 2006 til 62,1 % i 2019. TØI har beregnet at dette bidro til om lag 13 % av reduksjonen i antall drept og hardt skadet i perioden 2000-2019.⁷¹

⁶⁹ Løtveit, S. *Null drept og null hardt skadet - Fra visjon mot virkelighet*. Statens vegvesens rapporter nr. 119, s. 110. Kan hentes her: [Statens vegvesen: Null drept og null hardt skadet - Fra visjon mot virkelighet](#).

⁷⁰ Statens vegvesen. *Fakta om fart*. Kan hentes her: <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/trafikksikkerhet/kampanjer/fart/fakta-om-fart/>. [Publiseringsdato ikke tilgjengelig. Sist nedlastet 27.02.25].

⁷¹ Elvik, R. og Høie, K. A. *Hva forklarer nedgangen i antall drept eller hardt skadet i trafikken etter 2000?* Transportøkonomisk institutts rapport 1816/2021. Figur S.2 og S.3 (side IV) i Sammendrag og figur 3.21 (side 59) i rapporten. Kan hentes her: <https://www.toi.no/publikasjoner/hva-forklarer-nedgangen-i-antall-drepte-eller-hardt-skadde-i-trafikken-etter-2000>. [Publisert mars 2021. Sist nedlastet 27.02.25].

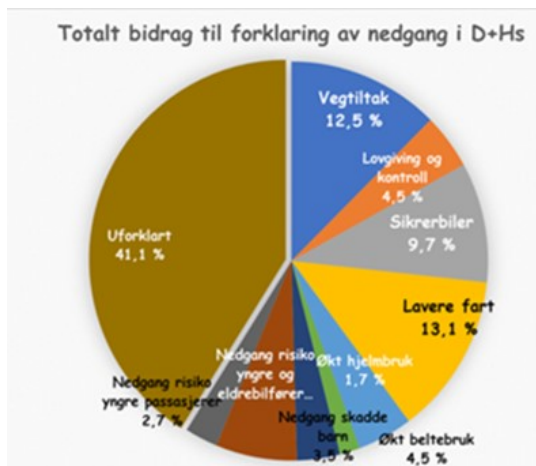


Diagram hentet fra TØI rapport 1816/2021.

2.6.2.2 Hastighet - 200 kmt

Dersom man kjører i 200 km/t eller mer uavhengig av fartsgrensen på stedet, foreslås at motorvognen skal inndras. Dette er samme terskel som anvendes i de danske reglene, og er de aller groveste fartsovertredelsene som innebærer ekstremt høy risiko for andre trafikanter og de som befinner seg i motorvognen. Dette er adferd som viser total mangel på respekt for andres og egen sikkerhet og anses være i kjernen av de graverende trafikklovbruddene som ønskes rammet. Arbeidsgruppen viser i den sammenheng også til at Stortinget har pekt på at det særlig er behov for å vurdere tydeligere regler for inndragning ved store fartsoverskridelser.⁷²

Forslaget må sees i sammenheng med forslaget nedenfor under punkt 2.6.2.3, og vil særlig ha betydning på veier med fartsgrense 110 km/t, og medføre en noe strengere regel enn en regel om inndragning ved dobbel så høy fart som fartsgrensen.

Ved slike svært høye hastigheter vil hastigheten i seg selv innebære en stor fare for å miste kontrollen over motorvognen, uavhengig av vegens beskaffenhet, bilens tekniske utrustning og egenskaper, sted og tid. Jo høyere farten er, jo større er sjansen for å miste kontroll over motorvognen. Muligheten for å oppdage forhold av betydning for kjøringen blir redusert ved at det oppstår en større og større grad av «tunnelsyn» og muligheten til å observere utenfor dette synsfeltet reduseres. Effekten av

⁷² Anmodningsvedtak 111 (2022-2023).

sikkerhetsutstyr som airbag blir redusert og bremselengden blir lengre. Kollisjonsskader blir materielt sett større og kollisjonskreftene vil langt overskride menneskets tåleevne og vil medføre større personskader eller død. Dessuten vil belastningen på motorvognen, alt fra dekk, bremses, hjuloppheng mv utsettes for større mekaniske og fysiske krefter og som øker risikoen. Norske veier er heller ikke konstruert for slike svært høye hastigheter.

Arbeidsgruppen er ikke kjent med konkret forskning på risiko ved kjøring i slike hastigheter, men en TØI artikkel⁷³ viser til enkelte forsøk på forskning på sammenhengen mellom hastighet og ulykker på Autobahn i Tyskland – det eneste sted i Europa hvor slike hastigheter er tillatt. Eksemplene viser betydelig reduserte ulykker ved å innføre fartsgrense der det før var fri fart. Artikkelen viser blant annet til et eksempel fra en 62km lang strekning på A24 i Brandenburg mellom Dreieck Havelland og Dreieck Wittstock/Dosse der det var en halvering av antall skadde og drept etter at hastigheten ble redusert fra «fri fart» til 130 km/t.

2.6.2.3 Dobbelt så fort som fartsgrensen i 50- sone eller høyere

Det foreslås videre at motorvognen inndras dersom man i 50-sone eller høyere kjører dobbelt så fort eller mer som fartsgrensen på stedet. Dette er for i tråd med de danske reglene, jf. omtale i punkt 2.3.1.3.

Forslaget må sees i sammenheng med forslaget i punkt 2.6.2.2, og vil utover en regel om inndragning der farten har vært minst 200 km/t særlig ha betydning for graverende fartsovertredelser i 50- til 90- soner.

Når man velger å kjøre dobbelt så fort som fartsgrensen på stedet, viser man en total mangel på respekt for den trafiksikkerhetsmessige funksjonen som fartsgrensene er ment å ha. Det er i disse tilfellene tale om en høyrisikoatferd hvor ulykker lett kan skje, da slike hastigheter langt overskrider det vegens beskaffenhet tilsier. Dette vil også være fartsoverskridelser utenfor systemgrensene og som utgjør en betydelig del av dødsulykkene, jf. omtale over i punkt 2.1. Dette vil også være store fartsoverskridelser

⁷³ Olsson, T. *Forskere vil vite hva «fri fart» på Autobahn koster*. Transportøkonomisk institutt. Kan hentes her: <https://samferdsel.toi.no/nyheter-old/forskere-vil-vite-hva-fri-fart-pa-autobahn-koster-article34504-2207.html>. [Publiseringsdato 24.08.2018, sist nedlastet 27.02.25].

som Stortinget har bedt om at vurderes tydeligere regler for inndragning ved, jf. omtale over.

Fartsgrenser fastsettes etter en rekke kriterier,⁷⁴ med utgangspunkt i vegtrafikkloven § 6 som fastsetter at fartsgrensen i alminnelighet er 50 km/t i tettbygd strøk og 80 km/t utenfor tettbygd strøk. For å oppfylle kriteriene for en gitt sone er det en rekke trafiksikkerhetsmessige tiltak og begrensninger som må være oppfylt. Dette gjelder for eksempel bebyggelse langs veien, antall avkjørsler osv. Det må legges til grunn at fartsgrensene i Norge er fastsatt i tråd med de ovennevnte regler.

Denne regelen vil gjelde de aller fleste vegstrekninger i Norge. I følge TØI sin trafiksikkerhetshåndbok var det i 2015 totalt ca. 50235 km vei i Norge. Av dette var ca. 97,8 prosent av vegnettet 50-soner eller høyere.⁷⁵ Forslaget er også sett i sammenheng med hvilke fartsovertredelser som medfører tap av førerrett med utgangspunkt i at terskelen bør ligge godt over det som skal til for å tape førerretten. Men det vurderes ikke hensiktsmessig med et like finmasket regelverk som ved utmåling av tap av førerrett. Forslaget vil omfatte de tilfelle som i dag medfører tap av førerrett fra 15 måneder (50- sone) til over 36 måneder (90 sone) og 30-33 måneder (i 100 sone).

Arbeidsgruppen har også lagt vekt på at for å få effektive regler som ivaretar trafiksikkerhetshensynet, er det viktig med regler som er klare og som innbyggerne på en enkel måte kan forholde seg til. En felles regel som omfatter de fleste fartsgrenser og en stor del av vegnettet og som legger listen til dobbelt så høyt som hastigheten på stedet før inndragning er aktuelt, vil være enkelt for trafikantene å kjenne til og kunne forutberegne konsekvensene av den grove fartsovertredelsen man eventuelt velger å begå.

2.6.2.4 50 km/t over fartsgrensen i 30- og 40-soner

Ved fartsgrenser lavere enn 50 km/t har man i Danmark, et krav om at hastigheten må være mere enn 100 km/t. Dette er for så vidt en enkel og lettfattelig regel, men det kan være vanskelig å forstå begrunnelsen for at lavere hastigheter krever såpass høy

⁷⁴ Jf. Vegnormal N300. «Trafikkskilt», kapittel 11.

⁷⁵ Elvik, R. Trafiksikkerhetshåndboken, revisjon 2019. «3.11 Fartsgrenser». Finnes her: <https://www.tshandbok.no/del-2/3-trafikkregulering/doc660/?highlight=fartsgrense>. [Publiseringsdato ikke tilgjengelig. Sist nedlastet 27.02.25].

prosentvis overtredelse før inndragning er aktuelt. Det vil for eksempel tilsi at om man kjører i 90 km/t i en 30-sone, som vil innebære en 200 prosentvis overtredelse, *ikke* vil være omfattet. Derimot vil en 100 prosentvis overtredelse i 50-sonen medføre inndragning.

De laveste hastighetsgrensene under 50 km/t, settes forutsetningsvis ut fra risiko og faremomenter som for eksempel skoler, bebyggelse, barnehage, trafikknutepunkt, overganger for myke trafikanter osv. I mange av disse sonene er det dessuten også satt inn hastighetsbegrensende tiltak som fartshumper, innsnevringar osv. Når man likevel kjører med svært høy hastighet i forhold til fartsgrensen, er det derfor snarere behov for *ytterligere* skjerpelser i form av inndragning av motorvogn, og ikke mindre slik de danske reglene er innrettet.

Dette kan også sammenliknes med de ulike nivåene i reglene om tap av førerrett, da det fremgår av tapsforskriften § 2-2 at man ved de lavere fartsgrenser mister førerkortet ved hastighet på 26 km/t eller mer enn fartsgrensen, mens man i høyere fartsgrenser først mister førerkortet ved 36 km/t eller mer (41 km/t ved motorvei).

På den annen side vil en tilsvarende regel som i 50-soner og høyere kunne virke uforholdsmessig strengt. For å gjøre regelverket mer helhetlig foreslås det derfor et krav om at man i fartsgrenser under 50 km/t må kjøre minst 50 km/t over fartsgrensen før inndragning foretas. Altså 80 km/t i 30-sone og 90 km/t i 40-sonen. Som nevnt utgjorde 30- og 40-soner i 2015 kun 2,2 prosent av vegnettet, og behovet til å på forhånd kunne innrette seg etter et enkelt regelverk er derfor forholdsmessig mye mindre enn for de andre fartsgrensene. Dette taler også for at det kan være andre regler for disse relativt begrenset utbredte hastighetsgrensene.

Man kunne også tenke seg en annen modell der man for hver enkelt sone fastsatte grensen for inndragning. Inndragning er imidlertid et svært inngripende virkemiddel, som det må være enkelt for innbyggerne å forholde seg til, forstå og slik innrette seg etter. Å ha ulike regler for hver enkelt sone synes å være kompliserende og lite tilgjengelig for innbyggerne.

Det foreslås på bakgrunn av dette forståelige regler med praktiske og klare grenser for når inndragning skal skje ved grove fartsovertredelser.

2.6.3 Ruspåvirket kjøring

2.6.3.1 Generelt om ruspåvirket kjøring

Oslo Universitetssykehus gjennomførte i 2016/2017 en veikantundersøkelse som estimerte at hele 2 prosent av sjåførene var påvirket av berusende eller bedøvende midler over straffbarhetsgrensene.⁷⁶ Basert på tall fra veikantundersøkelsen, kan man anta at det hver dag kjøres mer enn 200.000 km med personbil der føreren er påvirket av alkohol, og at det hver dag foretas om lag 140.000 kjøreturer hvor fører er påvirket av berusende eller bedøvende midler. I politiets tilstandsanalyse for trafikksikkerhetsarbeid for 2025 fremgår det at man kunne tilskrive ruspåvirket kjøring som en medvirkende faktor til 20 prosent av dødsulykkene i 2023.⁷⁷ Statens vegvesens Ulykkesanalysegruppe registrerte i sin database at ruspåvirkning var medvirkende årsak i 22 % av dødsulykkene i 2005-2018.⁷⁸ 546 personer omkom i rusrelaterte ulykker i denne perioden. Ruspåvirkning blant motorvognførere øker risikoen for ulike typer førerfeil som kan medvirke til alvorlige trafikkuulykker:

*«Dempende (sløvende) stoffer som alkohol, beroligende medisiner, sovemedisiner, sterke smertestillende stoffer og ulovlige stoffer som cannabis, heroin og GHB kan gi øket reaksjonstid, manglende oversikt over trafikkbildet, redusert kritisk sans, samt redusert evne til å planlegge kjøringen og interagere med andre trafikanter».*⁷⁹

⁷⁶ Furuhaugen, H. mfl. (2018). *Bruk av alkohol, andre rusmidler og trafikkarfarlige legemidler blant motorvognførere i normal veitrafikk på Østlandet i 2016-17*. Rapport utgitt av Oslo universitetssykehus, Avdeling for rettsmedisinske fag. Finnes her: <https://www.oslo-universitetssykehus.no/4a7d2f/contentassets/78fcf872823145b59160728e574579d9/dokumenter/rusmidler-blant-motorvognforere-pa-ostlandet-2016-2017.pdf>. [Publisert 26.06.18. Sist nedlastet 27.02.25].

⁷⁷ Politidirektoratet/Utrykningspolitiet. *Politiets tilstandsanalyse for 2025 Trafikksikkerhetsarbeid*, s. 6. Kan hentes her: <https://www.politiet.no/globalassets/nyheter/up/politiets-tilstandsanalyse-2025-trafikksikkerhetsarbeid.pdf>. [Publisert januar 2025. Sist nedlastet 27.02.25].

⁷⁸ Gjerde H (Oslo Universitetssykehus). *Temaanalyse: Rusrelaterte dødsulykker i vegtrafikken 2005-2018*, s. 1. Oslo Publisert 26.06.20. Kan hentes her: <temaanalyse-rusrelaterte-dodsulykker-i-vegtrafikken-2005-2018.pdf>. [Sist nedlastet 27.02.25].

⁷⁹ Ibid., s. 5.

En dødsulykke ble av TØI i 2011 beregnet til å ha en samfunnsøkonomisk kostnad på ca. 30 millioner. I 2024 tilsvarer dette 43 millioner kroner. Ruspåvirket kjøring er følgelig et stort samfunnsproblem.

Ved ruspåvirket kjøring har vi faste grenser for alkoholpromille, samt ekvivalenter til visse promillenivå for en rekke andre rusmidler. Når det gjelder alkoholpromille får vi analyseresultater over 1,2‰, mens det for andre rusmidler kun sammenlignes med alkoholpromille tilsvarende 0,2‰, 0,5‰ og 1,2‰. Man vil for tiden ikke ved sakkyndige uttalelser få et nærmere svar på hvor høyt over 1,2‰ man er påvirket, bortsett fra ved enkelte tilfeller av blandingsrus.

Ved inntak av alkohol vil det oppstå en rekke symptomer. I følge faktaark fra avdeling for rettsmedisinske fag ved Oslo Universitetssykehus (OUS), påvirker inntak av alkohol sentralnervesystemet, og gir blant annet symptomer som økt stemningsleie, redusert konsentrasjon, dårligere korttidshukommelse samt nedsatt evne til læring.⁸⁰ Videre vil det dessuten sløve den kritiske sans, samt øke impulsivitet og aggressivitet.⁸¹ OUS uttaler at «I området mellom 1 til 2 promille blir disse virkningene gradvis mer uttalte, og vedkommende blir ustø, trøtt og sløv».⁸² OUS stiller opp en tommelfingerregel slik:

- «Opp mot og omkring 0,5 promille: Man føler seg lett påvirket.
- Mellom 0,5 og 1 promille: Man blir mer kritikkløs og risikovillig.
- Over 1 promille: Balansen blir dårligere, det oppstår snøvlete tale og kontroll med bevegelser forverres. Man blir trøtt og sløv og kan bli kvalm.
- Over 1,5 promille: De fleste får problemer med hukommelsen. Hukommelsesproblemene øker med stigende promille.
- Svært høy promille: Bevisstheten nedsettes og man kan bli bevisstløs. Pustesenteret i hjernen kan hemmes. Oppkast er vanlig. Promille over 3 kan være dødelig. Risiko for død øker sterkt hvis man samtidig har brukt beroligende midler,

⁸⁰ Oslo Universitetssykehus. *Virkninger av alkohol på sentralnervesystemet og kroppen for øvrig*. Hentet her: <https://www.oslo-universitetssykehus.no/fag-og-forskning/nasjonale-og-regionale-tjenester/rettsmedisinske-fag/alkohol-og-rusmidler/virkninger-av-alkohol-pa-sentralnervesystemet-og-kroppen-forovrig>. [Sist oppdatert 18.12.24. Sist nedlastet 27.02.25].

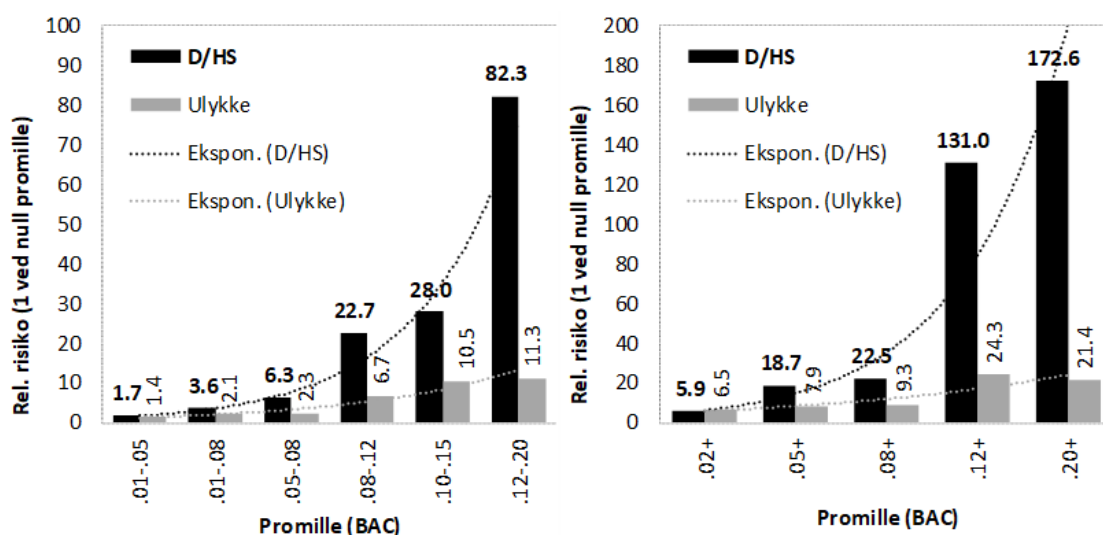
⁸¹ Ibid.

⁸² Ibid.

sovemidler, smertestillende midler, midler mot epilepsi eller andre medikamenter som har sløvende eller dempende virkning på hjernen.»⁸³

Det er svært godt dokumentert at risiko for å være involvert i en ulykke er høyere ved høyere promillenivåer. I svært store studier som måler promillenivåer og ulykkesrisiko i trafikken finner man at ved ca. 1 promille er risiko for ulykke økt ca. 5-10 ganger, mens ved ca. 2 promille er risiko for ulykke økt mer enn 50 ganger.⁸⁴

En metaanalyse gjengitt i trafiksikkerhetshåndboka viser at ulykkes- og skaderisikoen øker sterkt med økende promille, og at risikoøkningen er større for mer alvorlige ulykker og større ved høyere promille.⁸⁵ Trendlinjene som er tegnet inn i de to diagrammene nedenfor viser at økningen er tilnærmet eksponentiell.



⁸³ Ibid.

⁸⁴ Se eksempelvis Borkenstein RF, Crowther RF, Shumate RF et al. *The role of the drinking driver in traffic accidents (the Grand Rapids study)*. *Blutalkohol* 1974; 11: 1–131.

⁸⁵ Høye, A. TØI. «8.6 Lovregulering av promillekjøring». Trafiksikkerhetshåndboken, revidert 2022. Finnes her: <https://www.tshandbok.no/del-2/8-kontroll-og-sanksjoner/8-6-lovregulering-av-promillekjoring/>. [Publiseringsdato ikke tilgjengelig. Sist nedlastet 27.02.25].

Figur 8.6.1 i Trafikksikkerhåndboka: Sammenheng mellom promille (venstre: lukkede intervaller; høyre: åpne intervaller) og risiko for å bli drept eller hardt skadd (D/HS) eller involvert i en ulykke.

Samlet sett bemerkes at risikoen for ulykker øker mye allerede fra 1 promille, men at risikoen øker betydelig videre opp mot 2 i promille.

Ved kjøring i påvirket tilstand tilsvarende 2,0 alkoholpromille eller høyere, er fører altså påvirket i en slik grad at han representerer en betydelig fare for trafikksikkerheten, slik som ved svært høye hastigheter. De samme hensyn gjør seg gjeldende her. Et valg om å kjøre bil, til tross for høy grad av påvirkning, representerer en betydelig risiko både for en selv og andre trafikanter. Slik kjøring er særlig trafikkfarlig og bør medføre inndragning av motorvognen.

For andre rusmidler har man som nevnt ikke faste grenser som kan sammenlignes med 2‰. Man utgjør som nevnt ovenfor imidlertid også en stor trafikksikkerhetsmessig risiko ved kjøring med lavere promille enn dette. Dette gjenspeiles i for eksempel tap av førerrett hvor man etter forskrift om tap av førerrett (tapsforskriften) § 3-2 mister førerkortet i minst 2 år for kjøring i påvirket tilstand med 1,2‰. Å inndra bilen allerede etter første gangs overtredelse med promille på 1,2 synes imidlertid å være uforholdsmessig, men anses aktuelt i gjentakelsestilfelle. Se nærmere omtale av gjentakelsestilfellene nedenfor.

2.6.3.2 Gjentatt kjøring i påvirket tilstand

Som vist over innebærer også kjøring med høy ruspåvirkning, men under nivået på 2 promille, høy ulykkesrisiko. Dette kan særlig gjelde ruspåvirket kjøring med promille på 1,2 eller tilsvarende for annen rus. I en temaanalyse fra Oslo universitetssykehus om rusrelaterte dødsulykker i vegtrafikken 2005-2018, fremgår det at en betydelig andel av

omkomne bil- og varebilførere var ruspåvirket på et nivå tilsvarende 1,2 eller mer.⁸⁶ og at også en betydelig andel var tidligere domfelt for ruspåvirket kjøring.⁸⁷

Som nevnt over er påvirkningsnivå tilsvarende 1,2 promille det høyeste som kan konstateres i de aller fleste tilfeller av annen rus enn alkohol. Dette er også det høyeste straffutmålingsnivået for ruspåvirket kjøring i vegtrafikklovgivningen.⁸⁸

Arbeidsgruppen anser det, som nevnt over, for strengt å inndra motorvognen ved førstegangsovertredelse ved ruspåvirkning tilsvarende 1,2 promille. Arbeidsgruppen ser samtidig at det av trafikksikkerhetshensyn særlig er behov for regler som også omfatter de fleste tilfeller av kjøring under høy påvirkning av annen rus enn alkohol, og vurderer derfor at det kan være hensiktsmessig med en regel som gjelder gjentatt kjøring med slike rusnivåer. Arbeidsgruppen viser også til at Danmark har regler som gjelder gjentatt kjøring med 1,2 i promille. Videre pekes det på at gjentatt kjøring i påvirket tilstand innen 5 år, med unntak av lavpromille, medfører tap av førerrett for alltid etter tapsforskriften § 3-3. En lignende skjerping av reaksjonen bør også gjenspeiles i reglene om inndragning. Inndragning er imidlertid vesentlig mer inngripende.

Arbeidsgruppen har vurdert ulike mulige innretninger, blant annet hvilken tidsperiode som skal legges til grunn. Etter en samlet vurdering foreslås at inndragning bør skje ved gjentakelser innenfor en periode på tre år. Samlet sett foreslås derfor at motorvognen skal inndras ved kjøring i påvirket tilstand med alkoholpromille på 1,2 eller mer, eller tilsvarende for andre rusmidler (høypromille), og man tidligere er dømt for høypromille i løpet av de siste 3 år etter at reaksjonen ble fastsatt for den tidligere overtredelsen. Det foreslås at tidspunktet for fastsettelsen av den tidligere straffereaksjonen ved dom eller forelegg som skal gjelde for beregningen av disse 3 årene, og ikke handlingstidspunktet for den tidligere hendelsen. Dette da denne regelen primært er begrunnet i individualpreventive hensyn.

⁸⁶ Gjerde, H. Rusrelaterte dødsulykker i vegtrafikken 2005-2018. Oslo: universitetssykehus, 2020. s. 1. Finnes her: <https://www.oslo-universitetssykehus.no/49b142/contentassets/aaa49e767b824fbd8f7bff4571cb5220/dokumenter/rusrelaterte-dodsulykker-i-vegtrafikken-2005-2018..pdf>. [Sist nedlastet 27.02.25].

⁸⁷ «Fire av fem ruspåvirkede førere involvert i dødsulykker hadde blitt domfelt tidligere, nesten halvparten for ruspåvirket kjøring.»

⁸⁸ Jf. vegtrafikkloven § 31 andre ledd bokstav c, og forskrift om faste grenser for påvirkning av andre berusende eller bedøvende middel enn alkohol m.m.

I Danmark er regelen at hvis eieren begår en slik gjentakelse, skal alle kjøretøy han eier på domstidspunktet inndras selv om disse ikke ble brukt ved den aktuelle kjøringen.⁸⁹ Dette kan synes å være en effektiv, men for streng regel for å forebygge ny kjøring i påvirket tilstand. I Norge har vi straffeloven § 70 om preventiv inndragning, som kan komme til anvendelse. En tilsvarende regel som den danske foreslås derfor ikke innført.

2.6.4 Annen særlig hensynsløs kjøring

2.6.4.1 Generelt

Statistisk sentralbyrå (SSB) opplyser i den årlige statistikken for trafikkulykker at man i perioden november 2019 til november 2024 årlig hadde et gjennomsnitt på 101 drepte og 581 hardt skadde i trafikken.⁹⁰ Av disse var hele 37 av de drepte og 244 av de hardt skadde ikke førere av kjøretøyet.⁹¹ Disse personene har i all hovedsak ikke ha hatt mulighet til å påvirke utfallet, da de enten har vært myke trafikanter, passasjerer eller oppholdt seg langs veien. Statistikken tar dessuten ikke høyde for at en uskyldig fører av motgående kjøretøy kan være blant de drepte eller hardt skadde.

Inndragning av motorvognen i de mest kritikkverdige uaktsomme overtredelser vil følgelig være et godt trafiksikkerhetsmessig tiltak. Strengte reaksjoner overfor svært klanderverdige uaktsomme handlinger, og hvor det er grunnlag for sterk bebreidelse mot sjåføren vil være et godt allmennpreventivt tiltak. Det må etter arbeidsgruppens vurdering være høy terskel for hva som karakteriseres som «særlig hensynsløs kjøring», og det er ikke ment å ramme mengdeovertredelsene. I det videre fremgår det hvilke overtredelser som foreslås å kvalifisere for inndragning.

Arbeidsgruppen vil samtidig peke på at det i disse i tilfellene større grad vil måtte foretas konkrete skjønnsmessige vurderinger av om overtredelsen omfattes av reglene, og vil således ikke være like enkelt konstaterbart som forslagene nevnt over. Det anses likevel hensiktsmessig med en viss standardisering også i slike tilfeller.

⁸⁹ Se den danske færdselsloven § 133a stk. 12.

⁹⁰ SSB. Trafikkulykker med personskade. Hentet her: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/trafikkulykker-med-personskade>. [Oppdatert 24.02.25. Sist nedlastet 27.02.25].

⁹¹ Ibid.

2.6.4.2 Forsettlig skade

Som særlig hensynsløs kjøring anses for det første bruk av motorvogn til å forsettlig skade andre personer eller til å påføre omfattende materielle skader

Å bruke en motorvogn bevisst for å skade andre kan sammenlignes med bruk av våpen eller andre gjenstander. Man kunne tenke seg at det av den grunn ikke er nødvendig å ta inn forsettlige overtredelser, da dette allerede antas dekket av straffelovens regler om inndragning. Det finnes imidlertid en rekke eksempler på saker der motorvogner forsettlig er benyttet til å begå skade, men hvor det likevel ikke er påstått inndragning ved behandling i domstolene. Det vil derfor av hensyn til helheten i vegtrafikkloven være naturlig å ta med dette også. En viss overlapping med straffeloven § 69 vil man kunne finne i mange av typetilfellene som foreslås inntatt i vegtrafikkloven. Å inndra motorvogn i slike tilfeller anses også i kjernen av de tilfeller av særlig og hensynsløs og risikofylt kjøring som bør rammes.

2.6.4.3 Grovt uaktsomme overtredelser

Etter straffeloven § 280 straffes uaktsom forvoldelse av betydelig skade på kropp eller helse og etter straffeloven § 281 straffes uaktsom forvoldelse av død.

For domfellelse er det tilstrekkelig med vanlig uaktsomhet jf. straffeloven § 23. Å inndra motorvognen i enhver slik sak anses ikke stå i forhold til den skyld som den domfelte i de tilfeller har utvist. Har man derimot utvist grov uaktsomhet i kombinasjon med høy påvirkning av berusende eller bedøvende midler, er det tale om en slik grad av klanderverdighet at man er innenfor det som anses som særlig graverende trafikklovbrudd og som bør omfattes.

Arbeidsgruppen mener at en viss standardisering av hvilke nivå som kreves for at inndragning er aktuelt, skaper mer forutsigbare og effektive regler som er enklere å håndheve. Slike overtredelser er dessuten en type handling hvor det store farepotensialet ved ruskjøring, som beskrevet under punkt 2.6.3.1, har materialisert seg.

Påvirkningsgraden er foreslått satt til 1,2 promille eller tilsvarende for andre stoffer for å harmonisere med faste grenser for narkotika hvor høyeste terskel som angis er 1,2 promille. Det er tale om en relativt høy påvirkningsgrad hvor det som nevnt tidligere er vesentlig større sannsynlighet for trafikkulykker enn ved de lavere påvirkningsnivåer, jf. illustrasjonene tatt inn under punkt 2.6.3.1. Ved slike handlinger bør inndragning foretas selv om man ikke tidligere er dømt for samme handling. Man har i straffutmålingspraksis et tydelig skille mellom de tilfeller der det kun har oppstått en

fare, og de straffbare handlinger der det faktisk har medført død eller betydelig skade. Dette bør også gjenspeiles ved at slike overtredelser også medfører inndragning.

På denne bakgrunn foreslås at ved uaktsomme overtredelser skal følgende handlinger medføre inndragning:

«Den som grovt uaktsomt forvolder en annens død eller betydelig skade (straffeloven §§ 280 og 281) og som har kjørt i påvirket tilstand med alkoholpromille på 1,2 eller tilsvarende for andre rusmidler skal medføre inndragning av motorvognen.»

2.6.4.4 Deltakelse i organisert kappkjøring

Bruk av motorveier eller andre vegstrekninger til å drive ulovlig konkurransekjøring, kappkjøring, testing av biler og motorsyklers yteevne og lignende er et økende problem.⁹² Det samme gjelder andre steder i Europa, og som nevnt tidligere har kappkjøring vært bakgrunnen for innskjerping av inndragningsreglene i både Tyskland og Østerrike. Arbeidsgruppen foreslår en tilsvarende regel i Norge.

Der man har foretatt målinger vil man ofte kunne inndra motorvognen etter de ordinære hastighetsregler som nevnt under punkt 2.6.2, da hastighetene erfaringsmessig er svært høye ved eksempelvis såkalte street-meets. I mange tilfeller vil det derimot være vanskelig for politiet å foreta fartsmålinger og lignende kontrolltiltak grunnet avsperring av vei og intern varsling når politiet nærmer seg.

Aktiv deltakelse i slik særlig hensynsløs kjøring bør derfor medføre inndragning, selv om man ikke har fått målt den aktuelle motorvognen, men der det likevel kan bevises at man grovt har overtrådt vegtrafikkloven § 3.

Faregraden ved kappkjøring går langt utover det som er tilfelle i vanlige fartsovertredelser, i det man oppfordres til å se bort fra trafiksikkerheten til fordel for økt hastighet. Konkurranseinstinktet vil her ofte overstyre fornuften. Man risikerer også å utsette andre skuelystne og personer langs veien for stor fare. For at overtredelsen etter denne bestemmelsen skal rammes, må handlingen ha en viss karakter av organisering og ha vanskeliggjort politiets håndhevelse av trafikkreglene. Medvirkning

⁹² Se for eksempel HR-2024-1687-A.

ved å benytte kjøretøyet til å for eksempel sperre av veien for å muliggjøre andres kappkjøring vil også kunne rammes med inndragning av den benyttede motorvognen.

På denne bakgrunn foreslås at følgende tilfelle omfattes:

- «Deltakelse i organisert kappkjøring med grov overtredelse av vegtrafikkloven § 3, eller medvirkning til dette for eksempel ved bruk av motorvogn.»

2.6.4.5 *Kjøring gjentatte ganger uten gyldig førerrett*

En annen type særlig hensynsløs kjøring, er hvor man en rekke ganger har kjørt uten gyldig førerrett over en relativt kort tidsperiode.

Det er en vesentlig del av trafikksikkerhetsarbeidet at man skal kunne teste en sjåførs egenskaper før vedkommende slippes ut som selvstendig fører av en motorvogn i trafikken. Dette gjelder både tilfeller der man aldri har hatt førerrett tidligere og der man har mistet det, men ikke tatt det på ny. Slik kjøring er i seg selv farlig da det er vedkommende sin oppfatning av egne kjøreferdigheter, og ikke samfunnets strenge kontroll som legges til grunn. Ifølge riksadvokatens og politidirektoratets felles resultatrapport for straffesaksavviklingen i 2022, ble det i fra 2018-2022 i gjennomsnitt anmeldt ca. 10 800 straffesaker for kjøring uten gyldig førerkort hvert år i perioden.⁹³ Det må antas at det reelle tallet for antall kjøreturer er vesentlig høyere. Dette er følgelig et stort trafikksikkerhetsmessig problem. De nevnte sjåførere har ikke de nødvendige kvalifikasjoner på plass for å ferdes trygt i trafikken. De mest notoriske av disse kjører gjerne igjen og igjen, til tross for at de tidligere er både stanset og straffet for forholdet. I de tilfeller der man er straffet for å ha kjørt uten gyldig førerkort 10 eller flere ganger de siste 3 år foreslås det derfor inndragning av motorvognen.

Terskelen er foreslått satt høyt, og det er åpenbart tale om forsettlig overtredelser, der man simpelthen ikke forholder seg til trafikksikkerhetsmessige regler. I mange tilfeller vil man her ha forsøkt bruksforbud på et tidligere tidspunkt, uten at dette har hindret vedkommende fra å kjøre på nytt. Forutgående bruksforbud eller forvaring foreslås imidlertid heller ikke her å være et vilkår for inndragning. Inndragning anses her som et effektivt virkemiddel for å stanse de mest hensynsløse og notoriske overtredere.

⁹³ [Politiets-straffesaksbehandling-2022.pdf](#)

Hvilken motorvogn som er benyttet ved de tidligere overtredelser er uten betydning. Det presiseres at det er motorvognen som benyttes ved siste gangs overtredelse som foreslås inndratt.

2.6.4.6 Enkelte tilfeller som er vurdert, men ikke foreslått omfattet

Arbeidsgruppen har vurdert også andre tilfelle som kunne være aktuelle at omfattes av forslagene. Nedenfor omtales to tilfeller som er vurdert, men som ikke foreslås omfattet. Dette gjelder enkelte gjentakelsestilfeller samt grove overtredelser av vegtrafikkloven § 3.

2.6.4.6.1 Gjentakelsestilfeller like under inngangsvilkårene for inndragning

Arbeidsgruppen viser til at gjentatte overtredelser ved ruspåvirket kjøring foreslås omfattet, jf. omtale i punkt 2.6.3.2.

Ved andre gjentatte overtredelser av hastighetsovertredelser, ruspåvirket kjøring, eller særlig hensynsløs kjøring, men som hver for seg ligger like under inngangstersklene for inndragning, kunne man tenkt seg en bestemmelse som på visse vilkår medførte inndragning likevel, for eksempel ved gjentakelse innenfor 2 år, jf. prinsippet i straffeloven § 79b annet ledd. Tapsforskriften § 2-9 har regler som regulerer betydningen av tidligere ilagt straff og prikker. Dette gir uttrykk for at manglende vilje og evne til å overholde gjeldende bestemmelser for regulering av vegtrafikken skal få betydning. Dette ville være en god forebyggende regel, og motvirke for eksempel tilpasning ved å kjøre like under de fastsatte klare grensen og slik unngå inndragning.

Det pekes imidlertid på at slike tilfelle etter omstendighetene vil kunne medføre inndragning etter straffeloven § 69, som til dels vil overlappes disse nye reglene i vegtrafikkloven. Det vurderes samlet sett ikke hensiktsmessig å foreslå særlige regler for slike tilfeller.

2.6.4.6.2 Grov overtredelse av vtrl § 3

Arbeidsgruppen har vurdert om også grov overtredelse av vegtrafikkloven § 3 som har medført, eller lett kunne ha medført alvorlig personskade eller død, skal medføre inndragning.

Den nærmere vurderingen av hvilke tilfeller som omfattes av «grov overtredelse» måtte i så fall overlates til påtalemyndigheten og domstolenes skjønn, selv om det er på det rene at det ikke vil være tale om mengdeovertredelser. Det ville måtte være en høy terskel og overtredelsen må i så fall ha karakter av særlig hensynsløs kjøring hvor sjåføren klart kan bebreides og det nærmest bare er flaks at kjøringen ikke endte i en trafikkulykke. Dette kan for eksempel være svært farlige forbikjøringer hvor fører enten ikke har forvissnet seg om at vegen er fri for hinder, jf. trafikkreglene § 12 nr. 2, eller ikke hatt mulighet til dette grunnet manglende sikt, jf. trafikkreglene § 12 nr. 5 annet ledd, og likevel bevisst har valgt å foreta forbikjøringen. Dette setter andre i stor fare og ligger tett opp til bevisst uaktsomhet og eventuelt forsett (dolus eventualis). Andre lignende tilfeller kan være å ikke stoppe for politiets kontroll, som medfører biljakt over lang strekning av stor fare- og alvorlighetsgrad.

Arbeidsgruppen finner det imidlertid vanskelig å foreslå en obligatorisk inndragning ved grov overtredelse av vegtrafikkloven § 3. Det er vanskelig med tilstrekkelig grad av presisjon å innrette en lovtekst til å ramme nettopp de nevnte tilfeller og ikke samtidig omfatte tilfeller som ikke bør medføre inndragning. De nye reglene som foreslås i vegtrafikkloven bør være presise og enkle å forholde seg til, og i minst mulig grad være preget av skjønnsmessige vurderinger. Ved en slik bestemmelse vil man skjønnsmessig vurdere både om hendelsen er grov, og om kjøringen var av en slik art at den lett kunne ha medført personskade eller død.

Arbeidsgruppen påpeker imidlertid at slike tilfeller etter omstendighetene kan medføre inndragning etter straffeloven § 69.

2.6.5 Forholdsmessighet

Det er et prinsipp i norsk strafferett at der staten med sitt maktapparat foretar inngrep overfor innbyggerne, skal det være en forholdsmessighet mellom inngrepet og det målet inngrepet ønsker å oppnå. Det er derfor gjennom loverket en rekke steder skranker i inngrepshjemler i form av forholdsmessighetsvurderinger. Når man anretter loverket slik at det gis klare, tydelige og enkle regler, slik det her foreslås, vil det unntaksvis kunne være tilfeller hvor det blir et for stort inngrep å foreta inndragning.

En kunne tenke seg at man derfor gjorde unntak for nærmere bestemte situasjoner. En slik detaljert unntaksbestemmelse vil imidlertid kunne være vanskelig å holde oversikt over for den enkelte innbygger, og man vil også ved en slik oppramsing kunne havne i situasjoner som lovgiver ikke har tenkt på. I dansk rett er det tatt inn en sikkerhetsventil

i færdselsloven § 133a, stk.13, der «*særlige grunde undtagelsesvist taler*» for å fravike bestemmelsene. En lignende generell bestemmelse foreslås også inntatt i det norske regelverket.

Unntaksadgangen må av hensyn til likebehandling og trafikksikkerhet være snever og streng. Hvor grensen nærmere skal gå bør overlates til påtalemyndighetens og domstolenes praksis.

Unntak kan tenkes hvor særlige familiemessige eller sosiale forhold medfører at inndragning av motorvognen vil være særlig byrdefullt og uforholdsmessig. Det kan for eksempel være hvor det er snakk om en spesial innrettet bil tilpasset for personer med nedsatt funksjonsevne, eller en bil som anvendes til transport av barn med nedsatt funksjonsevne eller behandlingskrevende sykdom, og hvor aktuell motorvogn er eneste transportmulighet.

Det kan videre tenkes tilfeller der man som fører har vurdert at vilkårene for nødrett foreligger, men vurderingen i etterkant viser seg å være uriktig, men likevel tett opp til nødrett. For eksempel der man er på vei til sykehuset for en pågående fødsel. Dette vil etter omstendighetene kunne være en slik situasjon som unntaksvis kan medføre at man lar være å foreta inndragning.

Det finnes andre omstendigheter i vegtrafikkloverket som anses formildende. I tapsforskriften reduseres tapstiden der en hastighetsovertredelse er gjort i forbindelse med en ellers aktsom forbikjøring.⁹⁴ Dette synes imidlertid ikke å treffe på samme måte ved inndragning. Med de inngangsterskler som foreslås for hastighetssakene, er man så langt over fartsgrensen at overtredelsen er svært graverende uavhengig av om man er i en forbikjøring eller ei. En lignende bestemmelse foreslås derfor ikke inntatt her.

At man er avhengig av bil i sitt yrke er heller ikke et slikt tilfelle som bør tilsi fravikelse av inndragningsreglene. Her kommer mye av de samme momenter til anvendelse som ved tap av førerrett.⁹⁵

Om den domfelte var i berettiget harme som klart gjør det uforholdsmessig å foreta inndragning kan etter omstendighetene også tilsi fravikelse. Det kan også tenkes at det

⁹⁴ Se tapsforskriften § 2-2 siste ledd.

⁹⁵ Se Rt. 2005 s. 641 avsnitt 27-28.

er forhold ved kjøretøyet som tilsier at det er klart uforholdsmessig å foreta inndragning. At kjøretøyet har høy verdi, bør derimot i seg selv ikke være et slikt forhold. Arbeidsgruppen viser her til danske regler som innebærer at bilen inndras også der den har svært høy verdi.⁹⁶

2.6.6 Unnlatt inndragning når det åpenbart ikke er i det offentliges interesse

Ved trafikkulykker kan det tenkes at motorvognen i utgangspunktet skal inndras for eksempel på grunn av høy forutgående hastighet. Et kondemnert bilvrak vil det derimot være gode grunner for å ikke inndra. For det første vil forsikringen i slike tilfeller normalt bli helt eller delvis avkortet, og bilen kan åpenbart ikke brukes igjen. Det vil åpenbart ikke være i det offentliges interesse å bruke tid og ressurser på å inndra denne motorvognen. Det kan også tenkes andre tilfeller der det åpenbart ikke er i det offentliges interesse, for eksempel der staten allerede eier bilen.

Denne siste adgangen til å la være å påstå inndragning foreslås overlatt helt til påtalemyndigheten, og er ikke omfattet av vurderingen domstolen kan legge vekt på.

2.6.7 Inndragning overfor tredjeperson

2.6.7.1 Nærmere om inndragning uavhengig av eierforhold

Etter straffeloven § 71 tredje ledd forutsetter inndragning etter straffeloven § 69 første ledd bokstav c, at eier har eller burde ha forstått at tingen skulle brukes ved en straffbar handling. Inndragning etter denne bestemmelsen kan for eksempel være aktuelt dersom medvirkning til den aktuelle straffbare handlingen ikke er straffbar, eller hvor skyldkravet er forsett, og eier kun har vært uaktsom. Det at eier «burde» ha forstått, innebærer at vedkommende i det minste kan klandres for ubevisst uaktsomhet med hensyn til at gjenstanden skulle brukes til et lovbrudd. Skyldgraden er dermed av relevans når inndragning etter straffeloven § 69 tredje ledd skal vurderes.

Adgangen til inndragning fra tredjeperson er dermed snever hvor inndragningen begrunnes i at gjenstanden er brukt til en straffbar handling. Arbeidsgruppen finner det tvilsomt om inndragningshjemmelen overfor tredjeperson er tilstrekkelig effektiv til å bekjempe økende omfang av høyrisikoatferd i trafikken.

⁹⁶ Se et eksempel om en svært dyr bil som ble inndratt i Danmark: [Tvangssolgt etter råkjøring: - Tung dag](#). [Publisert 04.03.2024. Sist nedlastet 27.02.25].

Som det kommer frem ovenfor, så er visse trafikklovbrudd så alvorlige at de i enda større grad enn i dag bør medføre inndragning av motorvogn. Det er snakk om kjøring som utsetter andre trafikanter og personer i omgivelsene for fare, og hvor det nærmest ikke er mulig å verne seg mot de alvorlige, og i noen tilfeller fatale konsekvenser denne form for kjøring kan medføre.

Det vil ofte være tilfeldig hvorvidt fører også er eier av motorvognen. En stor del av bilparken er leaset, leiet eller på annen måte disponert av andre enn eier. Av hensyn til trafiksikkerheten er det avgjørende at motorvogn kan inndras, også hvor de er ført av andre enn eieren. Det er ikke rimelig at en som begår de mest alvorlige trafikklovbrudd skal unngå inndragning, kun fordi motorvognen er leaset og lignende, og dermed kunne fortsette å begå tilsvarende forhold med samme motorvogn. I det tilfelle de nye reglene om obligatorisk inndragning ikke skulle gjelde hvor fører ikke er eier, vil det åpne for mulighet til å spekulere i type anskaffelsesmetode for å unngå inndragning av motorvognen. Arbeidsgruppen viser i den sammenheng også til at en viktig del av de danske innstrammingene i 2021 var begrunnet i erfaringer med uønskede tilpasninger til de tidligere reglene som bare gjaldt der fører var eier, og behov for at leasing- og andre tilfeller der eier ikke er fører ble omfattet.

Selv hvor motorvognen er lånt for eksempel av en venn eller familie, vil det i praksis være vanskelig å bevise at eier har eller burde forstått at motorvognen ville bli brukt til grove trafikklovbrudd. Da det er viktig at de motorvogner som har vært anvendt til de alvorligste trafikklovbrudd hurtig og resolutt blir fjernet fra veiene, bør inndragning ved de alvorligste trafikklovbrudd som hovedregel skje selv om motorvognen er eid av andre enn fører.

2.6.7.2 Særlig om inndragning overfor andre enn eier i gjentakelsestilfelle

I tråd med danske regler vil hensynet til å fjerne fra veiene de motorvogner som er brukt til de mest alvorlige trafikkovertredselsene gjøre seg særlig gjeldende for de tilfeller som foreslås å skulle medføre inndragning ved første gangs overtredelse. I disse tilfellene bør derfor motorvognen inndras uavhengig av om eieren førte bilen, jf. over.

Det er imidlertid et spørsmål om dette også bør gjelde for de tilfellene der det foreslås inndragning i gjentakelsestilfelle. I slike tilfeller vil det eksempelvis kunne være snakk om ulike kjøretøy med ulike eierforhold mv, og kan stilles spørsmål om rimeligheten ved å ansvarliggjøre eieren for tidligere overtredelser som kan være begått med andre kjøretøy.

Det er videre slik at danske regler i gjentakelsestilfellene kun medfører inndragning der eier var fører, jf. omtale over. Det vil etter dette i større grad vil kunne anses uforholdsmessig å inndra motorvognen uavhengig av om eier førte bilen i slike tilfelle. Dette vil kunne fanges opp av unntaksregelen, jf. omtale i punkt 2.6.5. Det er imidlertid også spørsmål om det i det hele tatt bør kunne inndras uavhengig av eierforhold i gjentakelsestilfellene.

Arbeidsgruppen vurderer at det på bakgrunn av ovennevnte er grunn til å følge danske regler, slik at det kun er tilfelle der fører er eier som vil omfattes av de foreslåtte reglene for inndragning i gjentakelsestilfelle som nevnt over. Dette vil gjelde gjentatt ruspåvirket kjøring med 1, 2 promille eller tilsvarende for annen rus og gjentatt kjøring uten førerkort. Etter omstendighetene vil straffelovens alminnelige inndragningsregler kunne komme til anvendelse i slike tilfelle.

2.6.7.3 Forholdet til EMDs praksis

Som nevnt under punkt 2.4.1, følger det av EMDs praksis at det ved forholdsmessighetsvurdering knyttet til inndragning fra tredjeperson må foretas en konkret helhetsvurdering, hvor det bl.a. sees hen til eiers atferd og grad av skyld. Og videre om dennes mulighet til å kreve erstatning fra lovbrøtteren eller på andre måter ivareta sine økonomiske interesser.

For så vidt gjelder vurderingstemaet knyttet til eiers atferd og grad av skyld, vil det være naturlig at det sees hen til eiers mulighet til å vite at motorvognen ville bli brukt til overtredelser som kan medføre inndragning. I danske forarbeider, som er fulgt opp av Dansk Høyesterett, er kravet formulert slikt «*der skal foretages en samlet vurdering af, om måtte anses for helt upåregnelig for ejeren, at køretøjet ville blive anvendt på denne måde*», jf. punkt 2.3.1.4. Arbeidsgruppen mener dette også bør være et utgangspunkt i norsk rett. I vurderingen skal det tas hensyn til om eieren har hatt kunnskap om, eller benyttet seg av alle tilgjengelige muligheter for å skaffe informasjon som kunne belyse risikoen for at motorvognen ville bli brukt til én eller flere av de aktuelle lovovertredselsene. Spesielt bør det legges vekt på eierens adferd og holdninger, inkludert om eieren har utvist tilstrekkelig aktsomhet. Risikoen for inndragning av motorvognen bør fungere som et sterkt insentiv for eier til å være aktsom.

I det tilfelle en privat person låner ut sin motorvogn, forutsettes det at eier har tilstrekkelig kjennskap til låntakeren til å kunne vurdere om det foreligger risiko for at motorvognen vil bli bruk til lovbrudd som kan medføre inndragning. Det betyr at eier må vurdere låntagerens tidligere atferd og eventuelle lovbrudd.

Ved utleie/leasing av motorvogn forutsettes at utleier foretar nødvendige og tilgjengelige kontrollerer, som blant annet kontroll av gyldig førerrett, samt gjennom kontrakt forplikter leietaker til ikke å begå alvorlige trafikklovbrudd, med tilhørende adekvat konsekvens hvis så skjer.

Også knyttet til eiers mulighet til å ta alle rimelige skritt for å sikre sin økonomiske stilling, bør eier pålegges et betydelig ansvar. Det forutsettes at det kun er økonomiske omstendigheter som eier ikke med rimelighet kunne ha forutsett ved overleveringen av motorvognen, som vil kunne begrunne at inndragning ikke skal skje. Eksempler på unntak kan være at et erstatningskrav mot fører er illusorisk pga. at fører er død, konkurs eller av andre grunner ikke er mulig å inndrive fra. Det kan også tenkes unntak i nære familiesituasjoner der fører eksempelvis er en del av samme økonomiske husholdning som eier av motorvognen, og man ikke med rimelighet kunne forutse den uforsvarlige kjøringen, jf. omtalen over. I tilfeller hvor utleie skal skje over tid, bør bl.a. utleier vurdere å innhente en kredittvurdering av leietakeren.

Selv om eier verken har vist uaktsomhet ved overlatelsen av kjøretøyet eller kan sikre sin økonomiske stilling gjennom erstatningskrav mot lovbryster, må det i en helhetsvurdering av forholdsmessigheten vurderes om eier gjennom sin forretningsmodell kan sikre sin økonomiske stilling, for eksempel gjennom prissettingen.

EMD har videre innfortolket flere prosessuelle krav i EMK P1-1, jf. punkt 2.4.1. For med rimelighet å kunne forsvare seg mot inndragningskravet, bør dette skje i en kontradiktorisk prosess, med visse partsrettigheter, jf. omtale nedenfor.

2.6.7.4 Arbeidsgruppens forslag vedrørende inndragning overfor tredjemann:

På dette grunnlag foreslår arbeidsgruppen at der motorvognen føres av en annen person enn eieren og er brukt til de definerte alvorlige trafikklovbrudd, skal den inndras, med mindre særlige grunner tilsier at inndragning ikke foretas og inndragning er uforholdsmessig inngripende. Ved denne vurderingen skal det særlig legges vekt på om eieren hadde mulighet til å vite at motorvognen ville bli brukt i forbindelse med én eller flere av de nevnte overtredelsene, og om eier hadde mulighet til å ta rimelige skritt til å sikre sin økonomiske stilling i forbindelse med overlatelsen av motorvognen til den andre personen.

2.6.8 Prosessuelle problemstillinger for eier av motorvogn som ikke var fører ved overtredelsen.

Eier blir i forbindelse med beslag og senere påstand om inndragning å anse som part i saken i og med at kravet skal reises mot eieren eller rettighetshaveren.⁹⁷

I strpl. § 82, fjerde ledd fremgår det at bestemmelsene om siktede i straffeprosessloven får tilsvarende anvendelse for den som det reises krav mot eller som trekkes inn i saken etter lovens § 2. Dette gjelder derfor offentlig sak om inndragning, herunder spørsmål om tredjepersons rettigheter i formuesgode som saken gjelder.

I lovkommentaren til straffeprosessloven fremgår det at:

«Uttrykket «siktede» brukes ofte også når det reises krav som nevnt i loven § 2, f.eks. etter § 2 første ledd nr. 1. Det gjelder selv om kravet rettes mot en som ikke selv har gjort seg skyldig i noen straffbar handling. Men det følger av fjerde ledd at uansett hvordan man har betegnet den som kravet rettes mot, får straffeprosesslovens bestemmelser om siktede tilsvarende anvendelse. Det gjelder både reglene om når en person er å anse som siktet, og reglene om den rettslige betydningen av å være siktet. Dersom saken gjelder inndragning, se § 2 første ledd nr. 2, må f.eks. også eieren av den ting som ønskes inndratt, anses som part (siktet) i saken, og vedkommende må stevnes etter reglene for siktede.

*Når det gjelder bestemmelser om siktedes stilling i andre lover, vil det bero på en tolking av disse om de også får anvendelse på en som det bare er reist sak mot etter § 2».*⁹⁸

I strpl. § 96, første ledd fremgår det at en siktet skal ha bistand av forsvarer i en hovedforhandling. Det følger av annet ledd nr. 3 at dette ikke gjelder i saker som "bare gjelder inndragning".

I sak om inndragning mot eier som ikke var fører, vil siktede ikke ha krav på offentlig oppnevnt forsvarer, hverken under hovedforhandlingen etter tiltale eller

⁹⁷ Jf. strl. § 74, første ledd.

⁹⁸ Keiserud, E. mfl. (2020). *Straffeprosessloven Lovkommentar, Bind I, 5. utgave*. Oslo: Universitetsforlaget.

inndragningsforelegg.⁹⁹ Samme lovs § 100, annet ledd gir mulighet til å oppnevne forsvarer også utenfor de tilfellene som er omhandlet i §§ 96-99, men lovens ordlyd synes ikke dekkende for de tilfellene som omhandles her.

Etter straffeprosessloven § 3 kan rettskrav som "*Andre skadelidte*" har mot en siktet, for eksempel fører i tredjemannstilfellene, fremmes når kravet springer ut av samme handling. Heller ikke her gis det nærmere anførsler om krav til offentlig juridisk bistand, og reglene om bistandsadvokat er ikke dekkende.¹⁰⁰

Eieren vil derfor kunne ha behov for å sikre juridisk bistand både på beslagstidspunktet og når det fremsettes krav om inndragning. For å sikre sin økonomiske stilling ved krav om erstatning i ettertid overfor fører av motorvognen, vil man også ha dette behovet. Det antas at både private og selskap som står som eier vil kunne ha behov for juridisk bistand i form av forsvarer.¹⁰¹

I de tilfellene der eier har eller burde ha forstått at tingen skulle brukes til en straffbar handling, kan inndragning bli påstått, men også her vil de samme begrunnelser for offentlig forsvarer være til stede.¹⁰²

Slik straffeprosessloven er utformet, må et erstatningskrav springe ut av «samme handling».¹⁰³ Ved inndragning av motorvogn i tredjemannstilfellene er det ikke den straffbare handlingen som skaper et evt. erstatningskrav, men det offentliges inndragning av motorvognen i straffesaken mot fører. Det er først når det foreligger en rettskraftig avgjørelse av inndragningsspørsmålet at eier av bilen vil vite om han har et økonomisk tap. Det er først på dette tidspunktet man kan gjøre et krav gjeldende. Det fremstår best prosessøkonomisk om eiers posisjon kunne være en del av den samlede straffesaken mot fører av kjøretøyet. Da kunne man avgjøre et eventuelt erstatningsspørsmål i samme rettsbehandling.

⁹⁹ Jf. strpl. § 96, første ledd jf. annet ledd nr. 3.

¹⁰⁰ Jf. straffeprosessloven § 107a eller reglene om fritt rettsråd.

¹⁰¹ Jf. strpl. § 82, fjerde ledd.

¹⁰² Jf. strl. § 71, tredje ledd.

¹⁰³ Jf. strpl. § 428 første ledd, første punktum jf. § 3.

Et eventuelt erstatningskrav fra motorvognens eier anses å kunne tas med i straffesaken ved både en tilståelsessak og en ordinær hovedforhandling, men at straffeprosesslovens kapittel 29 kommer til anvendelse så langt det passer.

En ny bestemmelse i vegtrafikkloven kunne da utformes slik at i de tilfellene som er nevnt i forslaget til § 31c nr. 4, fremmes kravet om inndragning og eventuelt erstatning i samme sak og at siktede har rett til forsvarer, se nærmere omtale nedenfor.

2.6.9 Forholdet til reglene om bruksforbud

I noen tilfeller der inndragning inntreffer etter de foreslåtte reglene, vil man allerede ha gitt et bruksforbud på motorvognen tidligere. Det presiseres at dette imidlertid ikke er et vilkår for at inndragning skal kunne foretas. Det vil heller ikke være et argument i forholdsmessighetsvurderingen i den ene eller andre retning.

Vilkårene for å ilegge et bruksforbud inntreffer allerede på vesentlig lavere terskler enn forslaget til de ulike inngangstersklene for inndragning. Det synes imidlertid som at terskelen for ileggelse av bruksforbud i praksis i mange politidistrikt ligger for høyt i forhold til hva regelverket legger opp til. Arbeidsgruppen finner grunn til å minne om muligheten for å ilegge bruksforbud i saker som ikke når opp til grensen for inndragning. Dette vil ofte være et godt og adekvat midlertidig tiltak for hindre trafikkfarlig kjøring.

2.6.10 Lovteknisk plassering

Med ovennevnte forslag om ny bestemmelse om inndragning av motorvogn ved særlig graverende trafikklovbrudd, oppstår det et lovteknisk spørsmål om disse skal plasseres i vegtrafikkloven eller i straffeloven.

Bestemmelsen vil særskilt gjelde inndragning av motorvogner grunnet trafikal høyrisikoatferd, noe som i seg selv trekker i retning av at den bør plasseres i særlovgivningen som gjelder føring av motorvogn. Motorvogner er dessuten en særegen form for gjenstand, som er underlagt et omfattende regelverk og herunder reguleringer som i stor grad knytter seg til den samfunnsmessige betydningen av, men også farepotensialet, bruk av en gjenstand av en slik art og karakter. Tiltaket vil også bidra inn i det overordnede trafiksikkerhetsarbeidet knyttet til visjonen om null drepte og hardt

skadde i trafikken. Sentralt i dette arbeidet står vegtrafikkloven med tilhørende forskriftsverk.

Arbeidsgruppen har merket seg at Danmark, Østerrike og Sveits har valgt å plassere sine bestemmelser om inndragning av motorvogn i sine respektive vegtrafikklover, som fremgår av punkt 2.3. ovenfor.

En annen fordel ved å plassere en bestemmelse om inndragning av motorvogner i vegtrafikkloven, er at de da kan inntas i lovens kapittel 5, med overskriften "*Reaksjoner ved overtredelse m.m.*" Her finner vi ulike sanksjonsbestemmelser om blant annet straff, tap av førerrett, tilbakekall av førerrett grunnet særlige forhold, bruksforbud, forvaring av kjøretøy etc. Felles for alle disse sanksjonene er at de knytter seg til enten begåtte overtredelser av vegtrafikklovgivningen, eller dersom det er en kvalifisert fare for overtredelse av denne. Dermed får man et mer helhetlig og oversiktlig sanksjonskapittel. Til dette bemerkes også at også tap av førerrett er hjemlet i vegtrafikkloven §§ 33 (fører kortpliktig motorvogn) og § 35 (fører kortfri motorvogn), til tross for at det i likhet med inndragning anses som en annen strafferettslig reaksjon.¹⁰⁴

Inndragning som strafferettslig reaksjon kan være tuftet på flere ulike formål. Ved enkelte lovovertridelser vil inndragning ha et klart straffeformål, og den kan da fremtre som en økonomisk reaksjon tilsvarende bøtestrafen. Her kan både individualpreventive og allmennpreventive hensyn spille inn. I andre tilfeller er formålet med inndragning primært av forebyggende karakter. Ikke sjeldent vil formålet med en inndragningsreaksjon være av blandet karakter, hvor både pønale og forebyggende formål (trafikksikkerhetshensyn) med varierende grad av styrke gjør seg gjeldende. Slik arbeidsgruppen ser det, vil dette være tilfellet ved inndragning av motorvogner grunnet høyrisikoatferd i trafikken, likevel slik at det, som fremhevet av Høyesterett i HR-2024-1687-A, primært vil være de allmennpreventive hensyn som er bærende i slike tilfeller. I tilknytning til vurderingen av de allmennpreventive hensynene, uttalte Høyesterett i denne avgjørelsen følgende i avsnitt 16:

"Da er det snarere en «symbolsk-pedagogisk betydning» av inndragning som et «håndgripelig og psykologisk lettfattelig uttrykk for handlingens forkastelighet» som står i sentrum for vurderingen, slik Johs. Andenæs formulerer det i Alminnelig

¹⁰⁴ Jf. straffeloven § 30, jf. bokstav e og h.

strafferett, 6. utgave, 2016 side 558. I denne forbindelse peker han også på inndragningens «fortrinn i allmennprevensjonens tjeneste fremfor bøtestraffen». Utgangspunktet for vurderingen blir da om inndragning vil ha en avskrekkende virkning på andre enn gjerningspersonen selv."

Inndragningsreglene i straffeloven (2005) er i stor grad en videreføring av bestemmelsene som fantes i straffeloven (1902). De fikk langt på vei sitt innhold ved lov av 26. januar 1973.¹⁰⁵ Lovendringen den gang var en del av en omfattende revisjon av regelverket knyttet til inndragning, hvor man også opphevet sondringen mellom inndragning som ble regnet som straff og inndragning som ikke var det.¹⁰⁶

Et argument mot å plassere en ny bestemmelse om inndragning av motorvogner i vegtrafikkloven, er at lovgiver i forbindelse med den nevnte lovrevisjonen som fant sted i 1973, i utgangspunktet ønsket å gå bort fra ordningen med å ha ulike inndragningsbestemmelser i særlovgivningen. Parallelt med dette gav lovgiver inndragningsbestemmelsene i straffeloven, som inntil da hadde hatt begrenset rekkevidde og var relativt sjeldent benyttet, et mye videre og generelt innhold og anvendelsesområde. På denne bakgrunn vedtok man samtidig å oppheve de fleste spesialbestemmelser i særlovgivningen. Formålet var å samle de fleste inndragningsbestemmelser i straffeloven.

At arbeidsgruppen nå foreslår en egen spesialbestemmelse i vegtrafikkloven om inndragning av motorvogner, avviker fra den lovsystemtikk som ble innført i 1973. På den annen side har man også i dag egne straffeprosessuelle bestemmelser om inndragning i spesiallovgivningen. Et eksempel på dette er havressursloven (2008) § 65 som fastslår at ved brudd på lovens §§ 60 – 63, kan både fangst, samt redskaper, gjenstander, eiendommer, anlegg og fartøy som er benyttet i forbindelse med lovbruddet inndras til fordel for staten. I lovforarbeidene til bestemmelsen, drøftet Fiskeri- og kystdepartementet behovet for om havressursloven skulle ha en egen bestemmelse om straffeprosessuell inndragning eller om straffelovens alminnelige

¹⁰⁵ Matningsdal, Magnus. (2017). *Straffeloven, De straffbare handlingene, Kommentartutgave*, 1. utgave. Oslo: Universitetsforlaget, side 600.

¹⁰⁶ Andenæs, Johs. (2016). *Alminnelig strafferett, 6 utgave ved Georg Fredrik Rieber-Mohn og Knut Erik Sæther*. Oslo: Universitetsforlaget, side 548.

inndragningsbestemmelser var tilstrekkelige.¹⁰⁷ Departementet endte opp med å tilrå at havressursloven burde ha en egen straffeprosessuell bestemmelse om inndragning, og synes i den forbindelse å ha lagt avgjørende vekt på effektivitetshensyn.

Arbeidsgruppen vil videre fremholde som et sterkt argument for å innta en ny bestemmelse om inndragning av motorvogner i vegtrafikkloven, at straffelovens inndragningsregler har vært, og er, fakultative. Dette innebærer at de fastslår at inndragning kan finne sted på nærmere angitte vilkår, men at de overlater til påtalemyndighetens og rettens skjønn i det enkelte tilfelle om adgangen skal benyttes. Dersom det skal innføres en ny særlig regel om obligatorisk inndragning av motorvogn ved graverende tilfeller av høyrisikoatferd i trafikken, vil det bryte med straffelovens systematikk om fakultativ inndragning. Etter arbeidsgruppens vurdering, bør en slik særregel – som primært er begrunnet i sterke allmennpreventive og trafikksikkerhetsmessige hensyn – i så fall plasseres i vegtrafikklovens sanksjonskapittel, fremfor å innarbeides i straffelovens eksisterende regler om inndragning. En slik plassering i vegtrafikkloven frarøver ikke inndragningen karakter å være en strafferettslig reaksjon.¹⁰⁸ Videre vil straffeloven § 29 annet ledd om at "*Når det ved fastsetting av straff er aktuelt å ilegge flere strafferettslige reaksjoner etter første ledd og § 30, skal den samlede reaksjonen stå i rimelig forhold til lovbruddet*", komme til anvendelse.

2.7 Forslag til lovtekst

Forslag til ny § 31 c i vegtrafikkloven:

§ 31 c Inndragning av motorvogn

1. Inndragning av motorvogn skal foretas når eier har brukt motorvognen til:
 - a. overtredelse av vegtrafikkloven §5 eller §6 med en hastighet på 200 km/t eller mer.
 - b. overtredelse av vegtrafikkloven §5 eller §6 med dobbelt så høy hastighet eller mer som fartsgrensen tillater på stedet, hvor fartsgrensen er minst 50 km/t.
 - c. overtredelse av vegtrafikkloven §5 med hastighet på 50 km/t eller mer enn fartsgrensen tillater på stedet, hvor fartsgrensen er lavere enn 50 km/t.

¹⁰⁷ Ot.prp. nr. 20 (2007 – 2008) kapittel 9.7.3.

¹⁰⁸ Jf. straffeloven § 30 bokstav h.

- d. overtredelse av vegtrafikkloven §22 med en alkoholkonsentrasjon i blodet på 2,0 promille eller mer, eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften på 1,0 milligram per liter luft eller mer, eller at konsentrasjonen i blodet av berusende eller bedøvende midler til sammen tilsvarer 2,0 alkoholpromille eller mer, eller en mengde berusende eller bedøvende middel i kroppen som kan føre til så stor konsentrasjon av middelet i blodet.
 - e. overtredelse av vegtrafikkloven § 22 med en alkoholkonsentrasjon i blodet på 1,2 promille eller mer, eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften på 0,6 milligram per liter luft eller mer, eller at konsentrasjonen i blodet av berusende eller bedøvende midler til sammen tilsvarer 1,2 alkoholpromille eller mer, eller en mengde berusende eller bedøvende middel i kroppen som kan føre til så stor konsentrasjon av middelet i blodet, og vedkommende tidligere er ilagt straff for tilsvarende overtredelse i løpet av de siste 3 år.
 - f. overtredelse av vegtrafikkloven §22 med en alkoholkonsentrasjon i blodet på 1,2 promille eller mer, eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften på 0,6 milligram per liter luft eller mer, eller at konsentrasjonen i blodet av berusende eller bedøvende midler til sammen tilsvarer 1,2 alkoholpromille eller mer, eller en mengde berusende eller bedøvende middel i kroppen som kan føre til så stor konsentrasjon av middelet i blodet, og grovt uaktsomt har overtrådt straffeloven § 280 eller § 281.
 - g. forsettlig å ha skadet andre personer eller forsettlig å ha påført eiendom omfattende materielle skader.
 - h. grov overtredelse av vegtrafikkloven § 3 ved deltakelse i organisert kjøring med flere i fellesskap, eller medvirkning til dette ved bruk av motorvogn.
 - i. Overtredelse av vegtrafikkloven § 24 og vedkommende tidligere er ilagt straff for tilsvarende overtredelse 10 ganger eller mer i løpet av de siste 3 år.
2. Inndragning etter nr. 1 kan unnlates når særlige grunner tilsier det, og inndragning er uforholdsmessig.
 3. Påtalemyndigheten kan unnlate å påstå inndragning der inndragning åpenbart ikke er i det offentlige sin interesse.
 4. Dersom motorvognen føres av en annen person enn motorvognens eier, og føreren har gjort seg skyldig i en eller flere av de overtredelsene nevnt i nr. 1 bokstav a til d og bokstav f til h, skal motorvognen inndras, med mindre særlige grunner tilsier at inndragning ikke foretas og inndragning er uforholdsmessig inngripende. Ved denne vurderingen skal det særlig legges vekt på om eieren hadde mulighet til å vite at motorvognen ville bli brukt i forbindelse med én eller flere av de nevnte overtredelsene, og om eier hadde mulighet til å ta rimelige skritt til å sikre sin økonomiske stilling i forbindelse med overlattelsen av motorvognen til den andre personen.

5. Inndragning etter denne bestemmelsen kan ilegges alene eller sammen med straff eller andre strafferettslige reaksjoner.
6. Den som vil kunne få et sivil krav mot motorvognens fører som springer ut av inndragning som ilegges etter nr. 4, kan fremme kravet i forbindelse med inndragningssaken. Reglene i straffeprosessloven kapittel 29 gjelder så langt de passer.
7. Ved rettsbehandling av inndragning etter nr. 4 overfor en annen person enn motorvognens eier, jf. straffeprosessloven § 82 fjerde ledd, skal retten oppnevne offentlig forsvarer for ham.
8. For øvrig gjelder reglene i straffeloven kapittel 13 så langt de passer.

2.8 Merknader til bestemmelsen

2.8.1 Til § 31c

Bestemmelsen supplerer straffelovens generelle inndragningsbestemmelser, og gir en egen hjemmel for inndragning av motorvogner ved særlig graverende trafikklovbrudd. Inndragning skal som hovedregel foretas dersom minst en av tersklene i bestemmelsen er nådd. Se mer om bakgrunnen for forslaget i punkt. 2.1.

Med motorvogn menes kjøretøy som blir drevet fram med motor, jf. vegtrafikkloven § 2 annet ledd annet punktum. Dette innebærer at blant annet personbiler, lastebiler, motorsykler, traktorer, scootere, mopeder, snøscootere og el-sparkesykler kan inndras etter denne bestemmelsen.

Bestemmelsen regulerer inndragning av gjenstanden, dvs. motorvognen. Bestemmelsen gir ikke hjemmel for å inndra hele eller deler av motorvognens verdi. Ved behov kan reglene om verdiinndragning i straffeloven eventuelt benyttes. Kreditor- og rettsvernet forblir uendret. Reglene i straffeloven § 73 gir imidlertid adgang til bortfall av rettigheter i visse tilfeller.

Bestemmelsen regulerer i nummer 1 tilfelle der det er eier som er fører av motorvognen, jf. innledningen til nr.1. I nr. 4 utvides bestemmelsene til også i stor grad å gjelde der fører ikke er eier av motorvognen, med enkelte begrensninger.

2.8.2 Til nr. 1 bokstav a til i

Bokstav a gjelder inndragning av motorvogn ved kjøring i 200 km/t eller mer, uavhengig av fartsgrensen på stedet. Den omfatter de groveste fartsovertredelsene som representerer en betydelig ulykkesrisiko med stort skadepotensiale, jf. omtale i punkt 2.6.2.2.

Bokstav b gjelder inndragning av motorvogn ved kjøring i dobbelt så høy hastighet eller mer i et område hvor fartsgrensen er minst 50 km/t. Dette innebærer at inndragning som hovedregel skal foretas dersom en motorvogn kjører i 100 km/t eller mer i en 50-sone, 120 km/t eller mer i en 60-sone, 140 km/t eller mer i en 70-sone, 160 km/t eller mer i en 80-sone, og 180 km/t eller mer i en 90-sone, jf. omtale i punkt 2.6.2.3.

Bokstav c gjelder inndragning av motorvogn ved kjøring i 50 km/t eller mer over fartsgrensen i 40- eller 30-sone. Dette innebærer at inndragning som hovedregel skal foretas dersom motorvognen kjører i 80 km/t eller mer i 30-sone og 90 km/t eller mer i 40-sonen, jf. omtale i punkt 2.6.2.4.

Bokstav d omfatter ruspåvirket kjøring med svært høye rusnivåer, tilsvarende alkoholkonsentrasjon i blodet på 2,0 promille eller mer, samt alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften på 1,0 milligram eller mer per liter luft. Dette vil særlig gjelde alkohol og enkelte tilfeller av blandingsrus. For andre rusmidler kan det som hovedregel ikke konstateres rus som tilsvarer høyere nivåer enn 1,2 promille. Ved kjøring med rusnivå tilsvarende 2,0 promille er fører påvirket i en slik grad at hen representerer en betydelig fare for trafikksikkerheten, jf. omtale i punkt 2.6.3.1.

Bokstav e omfatter gjentakelsestilfeller av ruspåvirket kjøring, og gjelder kjøring med alkoholkonsentrasjon i blodet på 1,2 promille eller mer, eller ved alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften på 0,6 milligram per liter luft eller mer, der sjåføren er dømt for tilsvarende overtredelse andre gang i løpet av tre år. For andre rusmidler enn alkohol er det høyeste rusnivået som pt. kan konstateres det som tilsvarer 1,2 i promille, jf. omtale i punkt 2.6.3.2. Bestemmelsen vil derfor også være aktuell for gjentatt kjøring med annen rus enn alkohol med rusnivåer tilsvarende alkoholkonsentrasjon i blodet på 1,2 promille eller mer.

Bokstav f gjelder ruspåvirket kjøring med grovt uaktsom forvoldelse av død eller betydelig skade på person, ved alkoholkonsentrasjon i blodet på 1,2 promille eller mer, eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften på 0,6 milligram per liter luft eller mer, samt kjøring med rusnivåer *tilsvarende* alkoholkonsentrasjon i blodet på 1,2 promille

eller mer. En simpel uaktsom overtredelse av straffeloven §§ 280 eller 281 vil ikke være tilstrekkelig. Har man derimot utvist grov uaktsomhet i kombinasjon med høy påvirkning av berusende eller bedøvende midler, er det tale om en slik grad av klanderverdighet at man er i innenfor det som anses som særlig graverende trafikklovbrudd hvor inndragning bør foretas. Se ellers nærmere omtale i punkt 2.6.4.3.

Bokstav g gjelder forsettlig skade på personer og eiendom. Når det gjelder eiendom må kjøringen ha medført omfattende materielle skader. Hva som skal anses som omfattende skader vil måtte vurderes konkret i det enkelte tilfellet. Se for øvrig nærmere omtale i punkt 2.6.4.2.

Bokstav h gjelder grov overtredelse av vegtrafikklovens aktsomhetspåbud. Ved deltakelse i organisert kappkjøring på offentlig vei, eller der man har medvirket til dette ved bruk av motorvogn. For at en skal kunne rammes av denne bestemmelsen må handlingen ha en viss grad av organisering. Momenter i vurderingen vil være om flere har deltatt i organiseringen av eller bidratt i gjennomføringen av kappkjøringen, og om deltakerne på forhånd har avtalt stedet for kappkjøringen. I tillegg ligger det i ordlyden «kappkjøring» at det bør dreie seg om en betydelig fartsovertredelse. Dersom politiets håndheving i tillegg har blitt vanskeliggjort eller hindret, f.eks. ved å sperre av veien for og/eller dersom deltakere forsøker å stikke av fra politiet, vil dette innebære en omstendighet som tilsier inndragning. Den som medvirker til kappkjøringen, ved å benytte motorvognen til eksempelvis å sperre av veien for å muliggjøre kappkjøringen, vil også kunne rammes av bestemmelsen. Se for øvrig nærmere omtale i punkt 2.6.4.4.

Bokstav i omfatter en annen type hensynsløs kjøring, der man en rekke ganger har kjørt uten gyldig førerrett over en relativt kort tidsperiode. Bestemmelsen gjelder ilagt straff for kjøring uten gyldig førerrett 10 ganger eller mer i løpet av siste tre år, og vil utgjøre et effektivt virkemiddel for å stanse de mest hensynsløse og notoriske overtrederne. Terskelen er satt høyt, og det vil i slike tilfeller være tale om forsettlige overtredelser der føreren ikke forholder seg til trafikk sikkerhetsmessige regler. I mange tilfeller vil bruksforbud ha vært forsøkt på et tidligere tidspunkt, uten at dette har hindret siktede fra å kjøre på nytt. Forutgående bruksforbud eller forvaring skal imidlertid ikke være et vilkår for inndragning. Hvilken motorvogn som er benyttet ved de tidligere overtredelser vil være uten betydning for inndragningen. Det vil være den motorvognen som benyttes ved tiende gangs overtredelse som inndras. Se for øvrig omtale under punkt 2.6.4.5.

2.8.3 Til nr. 2

Inndragning kan unnlates når særlige grunner tilsier det, og inndragning er uforholdsmessig. Denne unntaksadgangen er en sikkerhetsventil for å forhindre inndragning i de klart urimelige tilfellene. Unntaksadgangen skal være snever og streng og det skal svært mye til før inndragning kan unnlates. Den kan eksempelvis være aktuell i tilfelle som ligger tett opp til nødrett, eller dersom siktede handlet i berettiget harme. Unntak kan også være aktuelt hvor særlige familiemessige eller sosiale forhold medfører at inndragning av motorvognen vil være særlig byrdefullt og uforholdsmessig. Dette kan for eksempel være tilfelle hvor det er tale om en spesialtilpasset bil for en person med nedsatt funksjonsevne, eller en bil som anvendes til transport av barn med nedsatt funksjonsevne eller behandlingskrevende sykdom, og hvor aktuell motorvogn er eneste transportmulighet. Det at kjøretøyet har høy verdi, eller at siktede er avhengig av bilen i sitt yrke, utgjør derimot ikke slike omstendigheter som kan medføre fravikelse. Se for øvrig omtale under punkt 2.6.5.

2.8.4 Til nr. 3

Påtalemyndigheten kan unnlate å påstå inndragning der inndragning åpenbart ikke er i det offentlige sin interesse, eksempelvis der staten allerede eier bilen eller dersom bilen er totalskadd. Se for øvrig omtale i punkt 2.6.6.

2.8.5 Til nr. 4

Bestemmelsen innebærer at motorvognen som hovedregel også skal inndras i de tilfeller hvor det er begått overtredelser som omfattes av nummer 1 og motorvognen føres av en annen person enn motorvognens eier. Bestemmelsen vil omfatte alle tilfelle der det inndras ved førstegangsovertredelse, jf. nr. 1 bokstav a til d og bokstav f til h. Den vil imidlertid ikke omfatte tilfellene der motorvognen inndras etter gjentatte overtredelser, jf. nr. 1 bokstav e og i, jf. nærmere omtale i punkt 2.6.7.

I tilfeller der inndragning i utgangspunktet skal foretas skal det imidlertid vurderes om det foreligger særlige grunner som tilsier at inndragning likevel ikke bør foretas, og om inndragningen vil være uforholdsmessig inngripende for eieren. Det må foretas en konkret helhetsvurdering hvor det særlig legges vekt på eiers atferd og grad av skyld, og vedkommendes mulighet til å ivareta sine økonomiske interesser i saken. Etter omstendighetene kan også andre særlige forhold enn de som fremgår av lovteksten tillegges vekt.

Et sentralt spørsmål i denne unntaksvurderingen vil være om det var helt upåregnelig for eieren at kjøretøyet ville brukes på denne måten, sml. dansk rett. Dette kan være tilfellet hvor det kan dokumenteres at bilen er brukt urettmessig, typisk uten eiers kjennskap eller samtykke. Slike tilfeller vil grense til tjuvlån. I andre tilfeller hvor man samtykker til utlån av bilen, forventes det at eieren er aktsom. Dersom eieren hadde kjennskap til siktedes risikofylte trafikale atferd, eller det foreligger opplysninger som tilsier at eieren burde foretatt nærmere undersøkelser før motorvognen ble overlevert til siktede, kan dette trekke i retning av at eieren ikke var tilstrekkelig aktsom som hen burde være, og at overtredelsen ikke var helt upåregnelig.

Privatpersoner som låner ut sine kjøretøy, eksempelvis til et familiemedlem eller en venn, forventes i utgangspunktet å ha tilstrekkelig nært forhold til vedkommende til å ha kjennskap til om det foreligger risiko for at motorvognen vil bli brukt til kjøring som kan medføre inndragning. Det betyr at eier må vurdere låntagerens tidligere atferd og eventuelle lovbrudd, dersom dette er eller bør være kjent for eier. I det tilfellet hvor eier ikke har eller kunne fått kjennskap til dette, må det gjøres en konkret vurdering av omstendighetene rundt lånet av bilen. Her vil eksempelvis formålet med lånet av bilen, tidsrommet bilen skal brukes og hvor bilen skal brukes, være relevante momenter i vurderingen. Hvis foreldrenes bil eksempelvis skal lånes av en ung sønn eller datter sent på kvelden til et biltreff, bør varsellampene lyse for foreldrene. Terskelen for unntak skal være høy, men det må fortsatt sannsynliggjøres en viss grad av skyld hos eieren. Bestemmelsen er ment å forstås i samsvar med EMDs praksis.

Ved utleie/leasing av motorvogn forutsettes det at utleier foretar nødvendige og tilgjengelige kontrollerer, herunder kontroll av gyldig førerrett, samt gjennom kontrakt forplikter leietaker til eksempelvis ikke å begå alvorlige trafikklovbrudd, ikke låne ut bilen til andre eller anvende kjøretøyet til trafikkforseelser som kan medføre inndragning, med tilhørende adekvate konsekvenser ved eventuelle brudd. .

Når det gjelder eiers mulighet til å sikre sin økonomiske stilling, bør eier pålegges et betydelig ansvar. Det forutsettes at det kun er omstendigheter som eier ikke med rimelighet kunne ha forutsett ved overleveringen av motorvognen, som vil kunne begrunne at inndragning ikke skal skje. I regelen bør det kun tenkes unntak hvor et erstatningskrav mot fører er illusorisk, eksempelvis der fører er død, personlig konkurs eller av andre grunner ikke mulig å inndrive fra. Det kan også tenkes unntak i nære familiesituasjoner der fører eksempelvis er en del av samme økonomiske husholdning som eier av motorvognen, og man ikke med rimelighet kunne forutse den uforsvarlige

kjøringen. I tilfeller hvor utleie skal skje over tid, bør bl.a. utleier vurdere å innhente en kredittvurdering av leietakeren der det er mulig. Se for øvrig omtale i punkt 2.6.7.3.

Til nr. 5

Bestemmelsen svarer til straffeloven § 66, og er ment å tydeliggjøre at inndragning er en selvstendig reaksjon som kan ilegges alene, eller sammen med andre strafferettslige reaksjoner. Inndragningen er derfor ikke avhengig av en samtidig siktelse, forelegg eller tiltalebeslutning. Fordi straffeloven § 66 er begrenset til å gjelde «inndragning etter dette kapittel», vil hovedregelen i straffeloven § 1 derfor ikke komme til anvendelse.

Til nr. 6

Etter straffeprosessloven § 3 er det krav for å fremme et sivilt krav i straffesaken at kravet «springer ut av samme handling». Der en motorvogn blir inndratt etter nr. 4 vil en tredjeperson kunne få et sivilt regresskrav mot den som har begått den straffbare handlingen. Erstatningskravet springer imidlertid ikke ut av den straffbare handlingen, men av den etterfølgende rettsprosessen. Det er derfor av prosessøkonomiske hensyn og av hensyn til forholdet til EMK, jf. omtale i punkt 2.6.8, tatt inn en egen bestemmelse for å sikre at dette kravet mot fører kan tas til behandling i samme sak som inndragningskravet behandles i. Reglene i straffeprosessloven kapittel 29 gjelder ellers så langt de passer.

2.8.6 Til nr. 7

Der inndragning blir foretatt overfor en tredjeperson etter bestemmelsen i nr. 4, skal retten oppnevne offentlig forsvarer for ham, for å se til at hans interesser blir tilstrekkelig ivaretatt. Ved en offentlig oppnevnt forsvarer vil tredjepersonen som blir utsatt for inndragningen ivareta sin rettssikkerhet uavhengig av vedkommende sin økonomiske situasjon, samt bistand til å fremme krav etter nr. 6.

2.8.7 Til nr. 8

Etter straffeloven § 1 gjelder uansett straffelovens første del med mindre annet er bestemt ved lov. Bestemmelsen er likevel tatt med av pedagogiske hensyn, for å vise at det kan være tilfeller hvor det er behov for å benytte noen av spesialreglene i inndragningskapittelet i straffeloven. Se for eksempel straffeloven § 75.

2.9 Økonomiske og administrative konsekvenser

2.9.1 Konsekvenser for det offentlige

Arbeidsgruppen vurderer at forslaget vil være et effektivt virkemiddel for å reagere mot særlig graverende trafikklovbrudd. Forslaget vil videre sikre forutsigbarhet ved at terskelen for inndragning klargjøres, og samtidig virke preventivt og oppdragende. Forslaget vil i tillegg ha en forebyggende virkning ved at det inndratte kjøretøyet ikke lenger vil kunne brukes til å begå nye trafikklovbrudd. Effektiv forebygging av trafikkulykker ved bekjempelse av trafikkriminalitet er som nevnt innledningsvis avgjørende i arbeidet for nullvisjonen om hardt skadde og drepte i trafikken.

Den samfunnsøkonomiske kostnaden for hver person drept i trafikken er iht. Transportøkonomisk institutt sine beregninger på 32,2 millioner kroner, og kostnaden per hardt skadd er beregnet til å utgjøre 11,7 millioner.¹⁰⁹ Vi vet at rus og høy hastighet er de mest sentrale årsaksfaktorene for dødsulykker i trafikken, og forslaget kan derfor være et viktig bidrag i arbeidet med å redusere samfunnskostnadene knyttet til drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

Ettersom forslaget er ment å sikre en klarere hjemmel for inndragning av motorvogner enn det som allerede foreligger i dag, antas forslaget å effektivisere håndhevingen, og følgelig ikke å medføre nevneverdige økt ressursbruk for påtalemyndigheten eller få negative konsekvenser for politietatsens øvrige drift.

Namsmyndighetene vil få noe større omfang av salg av inndratte gjenstander.. Politiets kostnader ved gjennomføringen av salg av motorvogner trekkes dessuten fra beløpet som overføres til statens innkrevingsentral. Det resterende beløpet går inn i statskassen og antas å overstige den merkostnaden regelendringen eventuelt vil ha for samfunnet.

¹⁰⁹ Politidirektoratet / Utrykningspolitiet. (2023). *Politiets tilstandsanalyse for 2024 Trafikksikkerhetsarbeid*, s. 10. Hentet fra: <https://www.politiet.no/globalassets/dokumenter-strategier-og-horinger/up/tilstandsanalyse-up-2024.pdf>. [Publisert desember 2023. Sist nedlastet 27.02.25].

Arbeidsgruppen har ikke holdepunkter for å anslå hvor mange motorvogner som kan bli inndratt etter disse endringene. Men basert på danske erfaringer, hvor om lag 3000 motorvogner ble inndratt over en treårsperiode, jf. omtale i punkt 2.1, kan det antas at et ikke ubetydelig antall motorvogner kan bli inndratt.

2.9.2 Konsekvenser for private

Forslaget innebærer en klargjøring av en reaksjonsform som allerede foreligger i regelverket i dag, og vil derfor sikre bedre forutberegnelighet. For de personene det vil sanksjoneres mot, vil forslaget - særlig avhengig av bilens verdi - medføre et økonomisk tap og samtidig en stor belastning for de det gjelder. Det er imidlertid tale om svært grove trafikklovbrudd, med høy grad av klanderverdighet og med betydelige kostnader for samfunnet. Inndragning kan enkelt unngås ved å ikke begå de svært alvorlige trafikklovbrudd som foreslås omfattet. De konsekvenser dette får er i så fall resultatet av en risiko vedkommende selv i stor grad har valgt å ta, og dermed også nærmest å bære byrden for.

Forslaget vil også kunne medføre inndragning av kjøretøy tilhørende andre enn de som har begått overtredelsen. Eieren vil i slike tilfelle ha et erstatningskrav mot fører, og dette kan behandles i samme sak. Dette gir mulighet for at det økonomiske ansvaret ikke må tas av eieren, men av den som førte motorvognen også i slike tilfeller. Videre vil eieren ved å opptre tilstrekkelig aktsomt ved utlån mv. unngå at bilen benyttes til kjøring som kan medføre inndragning. Det foreslås også unntak for å ta høyde for situasjoner hvor inndragning må anses som svært urimelig.

Det trafiksikkerhetsmessige bidraget dette vil få for samfunnet, anses å veie opp for eventuelle kostnader og ulemper dette vil medføre for de berørte lovbyterne og eventuelle tredjemenn.

3 Tema C – Bruk av mobiltelefon under kjøring med motorvogn

3.1 Bakgrunn

Uoppmerksomhet under kjøring er et betydelig trafikkikkerhetsproblem i Norge. I en rapport utgitt i 2016 har Transportøkonomisk institutt (TØI) anslått at uoppmerksomhet generelt (uavhengig av årsak) hos fører bidro til nesten hver tredje dødsulykke i perioden 2011-2015.¹¹⁰ I en annen rapport utgitt av TØI samme år, fremgår det at manglende oppmerksomhet er en betydelig medvirkende faktor i minst 12 prosent av alle trafikkulykker.¹¹¹ Av denne rapporten fremgår videre at distraksjon på grunn av mobiltelefon er årsak til uoppmerksomhet mellom to og fire prosent av dødsulykkene. Rapportene er noen år gamle, men det er grunn til å tro at deres funn og konklusjoner fortsatt har gyldighet.

Førstnevnte rapport omtaler blant annet en holdnings- og atferdsundersøkelse som TØI har gjennomført blant et tilfeldig utvalg personer med førerkort i klasse B, som viser at:

«Omtrent fem prosent rapporterer å oppleve farlige situasjoner flere ganger i måneden på grunn av egen bruk av mobiltelefon, og så mye som 25,5 % opplever farlige situasjoner tilsvarende ofte på grunn av andres bruk av telefon».

I henhold til Statens vegvesen sine dybdeanalyser av dødsulykker i 2023, er mulig distraksjon på grunn av mobiltelefon påpekt i fire dødsulykker.¹¹²

¹¹⁰Sagberg, F. & Sundfør, B. *Uoppmerksomhet bak rattet: Omfang, konsekvenser og tiltak*. TØI-rapport 1481/2016. Oslo, juni 2016. Kan hentes her: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=43409>. [Sist nedlastet 27.02.25].

¹¹¹ Sagberg, F. mfl. «Jeg så ham ikke» *Temaanalyse av uoppmerksomhet ved dødsulykker i trafikken*. TØI-rapport 1535/2016. Oslo:2016. Kan hentes her: <https://www.toi.no/getfile.php/1344927-1494240565/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2016/1535-2016/1535-2016-sam.pdf>. [Sist nedlastet 27.02.25].

¹¹² Ringen, S. *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2023*. Statens vegvesens rapporter nr. 1014. Kan hentes her: [261124 SVV rapport 1014 Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2023.pdf](https://www.vegvesen.no/261124/SVV_rapport_1014_Dybdeanalyser_av_dodsulykker_i_vegtrafikken_2023.pdf). [Publisert november 2024. Sist nedlastet 27.02.25].

Uoppmerksomhet hos fører beror som regel på en eller annen form for distraksjon. Norge er et høyteknologisk land, og førere benytter seg i økende grad av det store tilbudet av informasjons-, kommunikasjons- og underholdningssystemer som eksisterer på markedet. I tillegg har mobiltelefonen fått en svært sentral plass i folks hverdag. I betjeningen av denne teknologien ligger det et stort potensial for førerdistraksjon.

Det er gjennomført mye forskning internasjonalt på forholdet mellom distraksjon og ulykkesrisiko i vegtrafikken. Dette er imidlertid et utfordrende forskningsfelt med dels svært sprikende resultater. Det er derfor vanskelig å trekke ut klare konklusjoner på temaet. Flere studier er også så metodisk ulike at resultatene er vanskelige å sammenligne.

TØI-rapporten som nevnt over peker på at en gjennomgående utfordring i forskningen på førerdistraksjon ved analyse av reelle trafikkulykker, er vanskelighetene med å vurdere i hvilken grad distraksjon var en direkte eller medvirkende årsak til ulykken. Når det gjelder bruk av håndholdt mobiltelefon er disse utfordringene primært knyttet til mulighetene for å dokumentere hvorvidt mobiltelefonen faktisk var i bruk i ulykkesøyeblikket. Til tross for at mer forskning og sikrere data er nødvendig på feltet, vises det i rapporten til at eksisterende forskningsresultater tydelig peker mot at bruk av mobiltelefon under kjøring fører til økt ulykkesrisiko. I de epidemiologiske studiene som har undersøkt bruk av mobiltelefon på ulykkestidspunktet, varierer anslagene på relativ risiko mellom to og fire ganger økt risiko sammenlignet med kjøring uten å bruke telefon. Disse studiene finner riktignok ingen statistisk forskjell i risiko mellom bruk av håndholdt og håndfri telefon – det er samtalen, det vil si den kognitive distraksjonen, som i hovedsak fører til økt ulykkesrisiko. Noen studier viser likevel tendenser til mindre negative effekter av håndfri telefon, både når det gjelder atferd og ulykker.

Det som derimot ifølge rapporten er klart dokumentert, er at bruk av telefonen som medfører tasting og/eller det å se på telefonen mens man kjører, er forbundet med ekstremt høy risiko. Anslagene på relativ risiko i forskningslitteraturen varierer fra 22 til 164 ganger høyere risiko ved tasting eller teksting, enn ved vanlig kjøring. I tillegg til den kognitive distraksjonen en utsetter seg for ved å betjene telefonen, har flere studier vist at to sekunder er en kritisk grense for hvor lenge man kan ta blikket vekk fra vegen sammenhengende før risikoen for farlige hendelser øker betraktelig. Aktiviteter slik som skriving av tekstmelding eller oppdatering av sosiale medier mens man kjører, er med andre ord svært risikabelt.

En forskningsartikkel fra TØI i 2020 underbygger at bruk av mobiltelefon i bil gir økt ulykkesrisiko.¹¹³ I artikkelen vises det blant annet til at når man ser alle ulykker under ett, er risikoen nesten tre ganger så høy når man bruker mobiltelefonen som når man ikke gjør det. Det som øker risikoen mest, er å skrive tekstmeldinger og å taste et nummer. Minst øker risikoen ved samtale. Bruk av håndfri mobiltelefon er litt sikrere, men selv bruk av slik telefon øker ulykkesrisikoen. Å forby bruk av håndholdt telefon, men tillate bruk av håndfri, slik regelen er i Norge og mange andre land, betyr altså at man fremdeles tillater en distraksjon som øker ulykkesrisikoen.

I samme artikkel vises også til en oppsummering av studier, gjort i forbindelse med revisjon av Trafikksikkerhetshåndboken, som viser at forbud mot bruk av håndholdt mobil under kjøring fører til at antall ulykker (alle skadegrader) går ned med 2 %. Det fremgår videre at dersom all bruk av mobiltelefon i bil opphørte, kunne antall ulykker reduseres med 14 %. Når nedgangen bare er på 2 % kan det tyde på at mange førere ikke respekterer forbudet, og fortsetter å bruke en håndholdt telefon som før.

Sistnevnte tilsier at det er et betydelig trafikksikkerhetspotensial i økt etterlevelse av reglene, og mer effektiv kontroll vil kunne bidra til dette.

Arbeidsgruppen er ikke kjent med spesifikk forskning om risikoen ved betjening av mobiltelefonen ved bruk av bilens integrerte skjerm sammenlignet med betjening av fastmontert telefon. Det er likevel klart at betjening av bilens integrerte skjermer også tar oppmerksomheten bort fra føreroppgavene. En studie nylig utført av SINTEF og Nord Universitet for Trygg Trafikk og Fremtind undersøkte hvor lang tid det tar å bruke ulike funksjoner på berøringsskjerm under kjøring.¹¹⁴ Blant oppgavene som skulle løses var å endre temperatur i bilen, søke etter musikk og radiokanal, og taste inn en adresse i navigasjonssystemet.

¹¹³ Elvik, R. *Bruk av mobiltelefon i bil gir økt ulykkesrisiko*. TØI. Kan hentes her: <https://samferdsel.toi.no/forskning/bruk-av-mobiltelefon-i-bil-gir-okt-ulykkesrisiko-article34427-2205.html>. [Publisert 13.01.20. Sist nedlastet 27.02.25].

¹¹⁴ Moe, D. & Roche-Cerasi, I. *Infotainmentsystemer og oppmerksomhetsfordeling i bil*. SINTEF, rapportnummer 2024:00967. Kan hentes her: [2024-00968+Infotainmentsystemer+og+oppmerksomhetsfordeling+i+bil.pdf](#). [Publisert 28.08.24. Sist nedlastet 27.02.25].

Å taste inn en adresse var den mest krevende oppgaven – for å fullføre inntastingen var det i sum nødvendig å se på skjermen i hele 15,7 sekunder i gjennomsnitt. Å velge musikk eller skifte radiokanal gikk litt raskere - her så førerne i sum på berørings skjermen i 10-11 sekunder i gjennomsnitt. Også det å justere temperatur tok tid, og krevde at førerne så på skjermen i 3,4 sekunder i gjennomsnitt. Rapporten viser at skjermbruk under kjøring krever betydelig oppmerksomhet, og distraherer førerne med hensyn til fordeling av oppmerksomhet i relasjon til trafikksituasjonens kompleksitet. Videre viser rapporten at uoppmerksomheten øker jo mer komplekse oppgavene som skal utføres.

Viktigheten av oppmerksomhet for trafiksikkerheten kan illustreres ved at dersom man kjører i 100 km/t og ser bort fra veien i fem sekunder, vil bilen i løpet av disse sekundene ha passert over 138 meter.

I en evaluering av oppmerksomhetskampanjen «takk for oppmerksomheten» i 2023, fant TØI blant annet at det er mobiltelefoner, i tillegg til musikk og passasjerer, som er de viktigste årsakene til at sjåfører blir distraheret. Her fant TØI at om lag 40 % av førere har gjort dette de siste 30 kjøreminuttene. Det ble også funnet en liten endring i hvordan førere bruker mobiltelefon - før snakket man i mobiltelefonen, nå brukes den til teksting, navigasjon og musikk.¹¹⁵

I TØI-rapporten «Omkamp om oppmerksomheten» fra 2022 vises det til begrenset forskning på effekten av skjermer for bilførers oppmerksomhet.¹¹⁶ Større skjermer ser ut til å være bedre for oppmerksomheten enn små, men enda viktigere er brukervennligheten og utformingen av brukergrensesnittet.

¹¹⁵ Aasvik, O. & Sagberg, F. *Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen «Takk for oppmerksomheten» - EN undersøkelse med fire ulike datainnsamlinger i perioden 2018-2022*. TØI-rapport nr. 1949/2023. Kan hentes her: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=75496>. [Publisert mai 2023. Sist nedlastet 27.02.25].

¹¹⁶ Aasvik, O. & Rostoft, M. *Omkamp om oppmerksomheten*. TØI-rapport nr. 1891/2022. Kan hentes her: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=73474>. [Publisert juni 2022. Sist nedlastet 27.02.25].

3.2 Gjeldende rett

3.2.1 Forbudet

Vegtrafikkloven § 23 b gir departementet hjemmel til å gi nærmere bestemmelser om forbud mot bruk i motorvogn av elektronisk utstyr som kan forstyrre føreren.

Forskrift 17. desember 1999 nr. 1309 om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn, er gitt med hjemmel i § 23 b i vegtrafikkloven.

Hovedregelen i forskriften er at det er forbudt for fører å bruke mobiltelefon under kjøring, jf. § 2 første ledd. Bruk av mobiltelefon er i forskriften § 1 bokstav b definert som «enhver betjening av mobiltelefonens funksjoner».

Det er i forskriftens § 2 annet ledd åpnet for bruk av mobiltelefon til å starte opp, gjennomføre og avslutte en samtale når mobiltelefonen under kjøringen kan betjenes håndfritt eller er plassert i en fastmontert holder. Ved håndfri bruk vil mobiltelefonen kunne fjernstyres for gjennomføring av talesamtaler ved for eksempel stemmestyring. Der mobiltelefonen er plassert i forskriftsmessig montert holder vil det være tillatt å ta imot innkommende samtaler, søke opp et nummer lagret på telefonen eller taste inn et nummer og ringe dette opp, samt avslutte en samtale. Det er også gjort unntak fra forbudet for bruk av håndfri mobiltelefon til styring og avspilling av lydfiler, jf. bestemmelsens fjerde ledd. All annen bruk av mobiltelefon under kjøring, slik som skrivning av SMS, surfing på internett eller bruk av andre applikasjoner på telefonen er forbudt.

I § 2 tredje ledd stilles det krav til montering av holder til mobiltelefon. Holderen skal være forsvarlig fastmontert i umiddelbar nærhet av rattet og så nært førers synsfelt under kjøring som praktisk mulig, med mindre holderen er en integrert del av kjøretøyets originalinnredning.

Mobiltelefon defineres i forskriften som «*radioutstyr for kommunikasjon over offentlig nett*», jf. forskriftens § 1 bokstav a. Radioutstyr som benyttes for kommunikasjon over såkalt lukket nett er derfor ikke omfattet av begrepet. Definisjonen inkluderer imidlertid også andre kommunikasjonsmidler, som nettbrett og datamaskiner.

Smartklokker som er koblet opp mot mobiltelefonen via blåtann, kan også anses som en håndfri løsning. Der en smartklokke har eget Sim-kort og kan benyttes uavhengig av mobiltelefonen, vil den i utgangspunktet omfattes av definisjonen av mobiltelefon.

Forbudet mot bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn gjelder alle typer motorvogner, dersom ikke annet er særskilt bestemt. Motorvogn er «*kjøretøy som blir drevet fram med motor*», jf. vegtrafikkloven § 2 annet ledd annet punktum. Forbudet mot bruk av håndholdt mobiltelefon gjelder derfor bl.a. under kjøring med bil, el-sparke-sykkel, traktor, motorsykkel, scooter, moped, og snøscooter. El-sykkel er imidlertid særskilt unntatt fra motorvogndefinisjonen i vegtrafikkloven, jf. kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12, og omfattes derfor ikke av forbudet.

3.2.2 Alminnelig aktsomhetsnorm

Forbudet mot bruk av mobiltelefon eller annet elektronisk kommunikasjonsutstyr som kan forstyrre kjøringen kan på mange måter anses som en spesiell variant av den alminnelige aktsomhetsnormen i vegtrafikkloven § 3 første ledd, som sier at «*Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret*». Ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring kan med andre ord også utgjøre et brudd på denne normen. Det vil likevel normalt ved håndheving kun være tale om å anvende vegtrafikkloven § 3 i konkurrans med forskriftens § 2 første ledd dersom mobiltelefonbruken har ført til, eller lett kunne føre til, trafikkuhell med eller uten skade.

3.2.3 Reaksjoner

Overtredelse av forbudet mot bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring straffes med bot som politiet ilegger på stedet ved forenklet forelegg¹¹⁷. Bøtesatsen er per februar 2025 på kr 10 200. Dersom siktede nekter å vedta forelegget,¹¹⁸ vil politiet anmelde forholdet, og saken vil da bli avgjort i det ordinære straffesporet. Overtredelse av mobilbruksforbudet medfører også prikkbelastning.¹¹⁹

Dersom et brudd på mobilbruksforbudet fører til en farlig situasjon eller et trafikkuhell, og det konstateres en overtredelse av vegtrafikkloven § 3, vil forholdet ikke kunne avgjøres ved forenklet forelegg. Forholdet vil da måtte anmeldes, og saken vil avgjøres i det

¹¹⁷ jf. forskrift 29. juni 1990 nr. 492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker § 1 nr. 12.

¹¹⁸ jf. samme forskrift § 4 nr. 1.

¹¹⁹ Jf. forskrift 19. september 2003 nr. 1164 om prikkbelastning § 2 nr. 10.

ordinære straffesporet, typisk ved illeggelse av en høyere bot ved ordinært forelegg, og eventuelt tap av førerrett.

3.2.4 Veiledning fra Vegdirektoratet

I forbindelse med en endring i forskriften i 2013, utarbeidet Vegdirektoratet en veiledning med sikte på å klargjøre innholdet i forskriftens bestemmelser. Veiledningen forklarer blant annet hva som omfattes av sentrale begreper som «mobiltelefon», «bruk av mobiltelefon» og samtale.¹²⁰

I veiledningen bemerkes generelt at bruk av mobiltelefon under kjøring til annet enn gjennomføring av samtale og lydfilavspilling, for eksempel til SMS, surfing på nett eller bruk av apper, er forbudt uansett plassering av telefonen. Mobiltelefonen anses likevel ikke som «betjent» (og dermed brukt) der GPS-funksjonen er slått på uten at telefonen røres under kjøring.

Veiledningen bidrar til å avklare tvil om tolkningen av forskriftens bestemmelser, men skaper likevel en viss uklarhet med hensyn til om «betjening» omfatter kun fysisk betjening av mobiltelefonen, eller om det å se på skjermen når noe skjer der, også er å regne som bruk av mobiltelefonens funksjoner. Dette er imidlertid i stor grad blitt løst gjennom rettspraksis, se omtale nedenfor.

3.2.5 Rettspraksis

I **Rt.2015 s. 1008** kom Høyesteretts ankeutvalg til at det å holde en telefon opp mot øret ikke kunne anses å være «bruk» av mobiltelefon. Ankeutvalget kom til at den utvidende tolkingen av forskriften som tingretten hadde foretatt ikke kunne opprettholdes, idet den stred mot lovkravet i Grunnlovens § 96 og EMK artikkel 7. Tingretten hadde, basert på formålsbetraktninger, kommet til at det å holde en telefon opp mot øret måtte anses å være «bruk» av mobiltelefon, en tolking lagmannsretten hadde bygget på ved sin vurdering av om anken over tingrettens dom skulle tillates fremmet.

I **HR-2021-303-U** la Høyesteretts ankeutvalg i sin kjennelse til grunn at føreren under kjøring hadde tatt opp telefonen fra passasjeret og holdt den i hånden, og at skjermen på telefonen lyste opp. Ankeutvalget var enig med lagmannsretten i at dette var

¹²⁰ «bruk av mobiltelefon» er i forskriften § 1 bokstav b definert som enhver betjening av mobiltelefonens funksjoner.

«betjening av mobiltelefonens funksjoner», selv om føreren ikke hadde trykket på noe på telefonen. Anken over lagmannsrettens lovanvendelse og saksbehandling ble forkastet. Høyesteretts ankeutvalg støttet i kjennelsen følgende forskriftstolkning av lagmannsretten:

«Bevisst bevegelse av eller trykk på mobiltelefon for å se tekst av noe slag innebærer imidlertid etter lagmannsrettens oppfatning mer enn passivt å holde telefonen, og faller inn under forskriftens ord betjening av mobiltelefonens funksjoner.»

I **HR-2020-2019-A** var hovedspørsmålet om forbudet mot å benytte håndholdt mobiltelefon «under kjøring» får anvendelse når bilen står stille på grunn av kø. I den aktuelle saken hadde fører startet å skrive en melding når bilen sto stille i kø, men hadde lagt fra seg mobiltelefonen da køen begynte å bevege på seg. Dommen ble avsagt med dissens. Høyesteretts flertall på tre dommere kom til at forskriftens ordlyd «under kjøring» etter en naturlig språklig forståelse også omfattet den aktuelle situasjonen, idet bilen under en kortvarig trafikal stans som følge av kø fortsatt er en aktiv del av trafikken. Mindretallet på to dommere mente det ikke var hjemmel for straff i den konkrete saken.

Flertallet pekte samtidig på at det her som ellers måtte trekkes en grense for rekkevidden av straffansvaret. Bli man stående fast i trafikken over en lengre periode, eksempelvis i forbindelse med større trafikkulykke eller lignende, er det ikke naturlig å la straffansvaret komme til anvendelse. En slik situasjon vil skille seg klart fra en mer ordinær trafikal stans der bilen inngår i et levende trafikkilde. Den aktuelle saken var etter flertallets syn klart ikke et tilfelle som aktualiserer denne grensen for straffansvaret.

HR-2020-2020-A ble behandlet sammen med ovennevnte sak. I denne saken hadde fører tatt frem mobiltelefonen for å undersøke hva klokka var. Også her var det dissens, hvor tre av dommerne kom frem til at situasjonen var å regne som «under kjøring», hvor det ble gjentatt at «*bilen under en kortvarig trafikal stans for rødt lys fortsatt er en aktiv del av trafikken*».

I **HR-2022-56-U** hevet føreren mobiltelefonen et øyeblikk, åpnet dekslet, og trykket på skjermen med tommelen. Da politiet stoppet føreren, gjennomførte han en samtale over bilens installerte mobiltelefonsystem med høyttaler. Høyesteretts ankeutvalg kom til at føreren hadde brukt mobilen da han trykket med tommelen på skjermen.

I **LF-2024-6496** hadde føreren mobiltelefonen i midtkonsollen i en hylle, og tok tak i telefonen da den holdt på å falle ned fra hyllen. Han grep telefonen med høyre hånd og

la den på plass i hyllen igjen. Lagmannsretten konkluderte med at dette ikke oppfylte kravet om å «*betjene mobiltelefonens funksjoner*» etter forskriftens § 1 bokstav b. Det var fordi føreren verken hadde lest eller trykket på skjermen. Det stilles dermed krav om en viss aktivitet som medfører at mobiltelefonens funksjoner tas i bruk.

3.2.6 Andre lands rett

Samferdselsdepartementet forespurte i 2021-2022 informasjon om andre lands regelverk knyttet til bruk av mobiltelefon under kjøring med motorvogn. Departementet mottok da tilbakemelding fra Sverige, Danmark, Tyskland, Storbritannia og Australia. Av disse var det kun Australia og Tyskland som opplyste at de har et forbud mot å holde eller ta på en mobiltelefon under kjøring.

Arbeidsgruppen har innhentet ytterligere informasjon om reglene i enkelte andre land.

3.2.6.1 Tyskland

Det tyske regelverket om bruk av mobiltelefon i bil inneholder både trafikkregler og bestemmelser om hvilke overtredelser kan sanksjoneres med bot/gebyr («Bußgeld»).¹²¹

I Tyskland kan fører av kjøretøy i utgangspunktet ikke benytte en elektronisk enhet som er ment brukt til kommunikasjon, informasjon eller organisering. Slik elektronisk enhet kan likevel brukes dersom man verken tar eller holder i den, og enheten enten kan styres med stemmen eller Leser selv opp innhold for fører, eller bruken kun krever et kort blick på enheten. Å bruke en slik enhet er likevel kun tillatt der dette er forsvarlig ut ifra vei-, trafikk-, sikt- og værforhold.¹²²

Uttrykket «*et kort blick*» i loven er så langt arbeidsgruppen kjenner til først og fremst en påminnelse til fører om å utvise aktsomhet ved plassering og bruk av mobilen i en fastmontert holder. Uttrykket tar i mindre grad sikte på å gi en konkret anvisning av hvor lang tid som er tillatt.

¹²¹Jf. Straßenverkehrsordnung (StVO) § 23 ledd (1a) og (1b).

¹²² Jf. Strassenverkehrsordnung (StVO) § 23 (1a).

Disse reglene kommer ikke til anvendelse dersom kjøretøyet står stille og motoren er fullstendig avslått. Bilens automatiske «start og stopp funksjon» anses i den forbindelse ikke som tilstrekkelig.¹²³

Som elektronisk enhet anses blant annet biltelefoner, nettbrett, berøringsskjermer, elektroniske planleggere, e-boklesere, MP3-spillere, PC'er, DVD- og Blu-Ray-spillere, smartklokker, bærbare PC'er, dikterings- og navigasjonsenheter, TV-er, i-Poder, spillere med videofunksjon og videobriller, samt virtual reality-briller. Lommekalkulator ble av tysk Høyesterett også ansett å være omfattet da den brukes som informasjonskilde.¹²⁴

Tyskland har, så langt arbeidsgruppen kjenner til, lagt seg på en streng linje med hensyn til det å holde i en mobiltelefon under kjøring – dette er kun tillatt for å gi telefonen til en passasjer. Regelen er derfor enkel å håndheve for politiet.

Når det gjelder kravet om at motoren må være slått av, foreligger det rettspraksis på at det å stå i en langstrakt kø kan likestilles med at motoren er avslått. Hva som nærmere er omfattet av forbudet mot mobiltelefonbruk i bil har vært behandlet i domstolene. I en sak der mobiltelefonen lå innklemt mellom skulder og øret, kom retten til at forholdet kunne sanksjoneres.¹²⁵ Det samme ble resultatet i en sak der telefonen lå på førerens lår.¹²⁶ I begge sakene mente retten at en slik bruk omfattes av forbudet mot å holde enheten.¹²⁷ I en annen sak, der mobiltelefonen falt på gulvet, kom retten til at det å hente telefonen opp igjen var tillatt, men ikke det å trykke på den for å teste om den fortsatt fungerte.¹²⁸ En mobiltelefonsamtale med videofunksjonen aktivert ble ansett som ulovlig, da en slik samtale krever naturlig nok mer enn et kort blikk på telefonen. Dette gjaldt selv om mobiltelefonen sto i en fastmontert holder.¹²⁹

¹²³ Jf. Strassenverkehrsordnung (StVO) § 23 (1b).

¹²⁴ Se BGH, Az. 4 StR 526/19.

¹²⁵ OLG Köln vom 4.12.2020

¹²⁶ BayObLG, Beschluss vom 10.1.2022.

¹²⁷ OLG Oldenburg, Beschluss vom 25.07.2018, 2 Ss (OWi) 201/18).

¹²⁸ KG Berlin vom 14.5.2019.

¹²⁹ AG Magdeburg vom 20.8.2018.

3.2.6.2 Østerrike

Regelverket i Østerrike er nokså likt regelverket i Tyskland, noe som betyr at det ikke er tillatt å holde i telefonen, verken for å starte, gjennomføre eller avslutte en samtale. Det kreves med andre ord at bilen har en innretning som mobiltelefonen skal være koblet til. Derimot er det tillatt å bruke mobiltelefonen når kjøretøyet står stille selv om motoren ikke er slått av. Det kreves imidlertid at kjøretøyet er kjørt til side, og dermed ikke lenger er en del av den aktive trafikken.

3.2.6.3 Australia

I Australia er det forbudt å holde eller berøre en mobiltelefon under kjøring. Forbudet gjelder både under kjøring med motorvogn og andre kjøretøy (herunder sykkel), og omfatter blant annet det å skrive inn informasjon, tekst, tall eller symboler på telefonen. Videre omfatter forbudet det å se på tekstmeldinger, sosiale medier, videoer, spill, og e-poster under kjøring. Disse reglene gjelder for alle typer mobiltelefoner, enheter og teknologier (herunder også smartklokker), enten de er bærbare, monterte eller innebygde i kjøretøyet.

Forbudet gjelder også ved midlertidig trafikal stans i forbindelse med kø, samt ved stans foran rødt lys. Det kreves generelt at kjøretøyet parkeres utenfor veien, i parkeringsmodus eller med motoren skrudd av, før mobiltelefonen kan benyttes. Bruk av mobiltelefonens GPS-funksjon er bare tillatt når telefonen er forsvarlig montert, og at den ikke krever at føreren berører skjermen eller for øvrig forstyrrer førerens synsfelt under kjøringen. Taleanrop og avspilling av musikk via håndfri mobiltelefon kan utføres såfremt dette gjøres uten berøring, eksempelvis ved stemmestyring. Enkelte australske stater har imidlertid særregler for visse sjåførere (øvingskjøring mv.).

3.2.6.4 USA

Mange stater i USA har regler for bruk av mobiltelefon under kjøring med motorvogn, eksempelvis staten Georgia som har et strengt regelverk. Etter «Handsfree Georgia Act», er det forbudt å fysisk holde eller støtte, med hvilken som helst kroppsdel, en trådløs kommunikasjonsenhet eller frittstående elektronisk enhet under kjøring. Forbudet gjelder imidlertid ikke hodetelefoner eller smartklokker.

Det er forbudt å skrive, sende eller lese tekstbasert kommunikasjon. Dette inkluderer, men er ikke begrenset til tekstmelding, direkte melding, e-post mv. Bruk av stemmebasert kommunikasjon og navigasjon er imidlertid tillatt.

Utover å se på data knyttet til navigasjonen er det forbudt å se på video eller film, samt å ta opp eller kringkaste video på slike enheter. Forbudet gjelder likevel ikke for elektroniske enheter som kontinuerlig tar opptak eller kringkaster video innenfor eller utenfor motorvognen.

3.3 Nærmere om behov for endringer

3.3.1 Utviklingen innen teknologisk utstyr for bruk av mobiltelefon i motorvogn

De første versjonene av mobiltelefoni i bil ble betjent på samme måte som en fasttelefon, ved at føreren måtte holde i telefonen for å motta og foreta oppringinger. Det ble etter hvert mulighet for håndfri oppringing, ved at det var innmontert mikrofon i bilen, og at lyden fra telefonen ble overført til bilens ordinære høyttalere knyttet til stereoanlegget.

Utover 2000-tallet ble blåttann-teknologien tilgjengelig og tatt i bruk. Denne teknologien førte til at utstyr, slik som mobiltelefon, kunne trådløst kobles opp mot bilen. Med denne teknologien bortfalt behovet for å ha en fastmontert telefon i bilen, eller at mobiltelefonen kun kunne benyttes håndholdt. Med bruk av blåttannteknologi kunne anrop foretas via bilens integrerte mikrofon og bilens innebygde høyttalere.

De fleste nye biler har automatisk oppkobling av smarttelefoner til bilens skjerm via blåttann eller USB. Blåttann ble tatt i bruk rundt 2008, men ble ofte levert som standard på mange modeller fra 2010. Dette er den klart mest vanlige oppkoblingen i dag. Norge har i underkant av 2,9 millioner registrerte personbiler. Gjennomsnittsalderen på norske biler er i 2024 beregnet til 11,3 år¹³⁰ og gjennomsnittsalderen for vraking er rundt 18 år¹³¹. Dette betyr at den klare majoriteten av kjøretøy har mulighet for blåttannoppkobling av mobiltelefon. For kjøretøy som ikke har blåttann integrert er det mulig å kjøpe ekstrautstyr som gir anledning til håndfri oppkobling.

Det har også vært en utvikling der flere og flere ulike typer enheter kan brukes til kommunikasjon, bl.a. trådløse hodetelefoner, nettbrett, bærbare datamaskiner og smart-

¹³⁰ OFV. *Litt større, men litt eldre bilpark*. Finnes her: <https://ofv.no/aktuelt/2024/litt-st%C3%B8rre-men-litt-eldre-bilpark>. [Publisert 27.09.24. Sist nedlastet 27.02.25].

¹³¹ Oslo Economics. *Utvikling i vraking av kjøretøy i Norge*. Finnes her; [Rapport om utvikling av vraking av kjøretøy i Norge \(003\).pdf](#). [Publisert 09.04.24. Sist nedlastet 27.02.25].

klokker. Mange av disse er omfattet av gjeldende regler når de er utstyrt med SIM-kort, se omtale i punkt 3.2.1. Bruk av smartklokker er også nærmere vurdert i punkt 3.4.7.

Fra 2012 ble det mulig gjennom MirrorLink teknologi å betjene noen utvalgte smarttelefoners applikasjoner (apper) via bilens infotainment-system. I 2014 ble Apple CarPlay introdusert med tilsvarende funksjonalitet for iPhone/Apple produkter.

I dag er det i hovedsak to systemer som benyttes for betjening av mobiltelefon i biler, Android Auto og Apple CarPlay. Oppkobling mellom bil og telefon skjer i hovedsak enten trådløst via blåttann eller fysisk ved hjelp av USB/USB-C. Hvorvidt man får tilgang til Apple CarPlay/Android Auto med trådløs tilkobling eller ved hjelp av fysisk tilkobling varierer mellom bilmerker og bilmodeller.

Etter hvert som bilenes infotainment-systemer har utviklet seg, for eksempel fra betjening via «kontrollhjulet» på midtkonsollen til dagens berøringsskjermer og bevegelseskontroll, har også måten systemene betjenes på utviklet seg. Det har gått fra eksempelvis små skjermer med begrenset omfang av innhold og menyer til dagens store skjermer med stort utvalg av menyer og apper. Bilenes infotainment-systemer har utviklet seg til på mange måter å etterligne smarttelefoners/nettbretts brukergrensesnitt og layout.

Trenden i utviklingen går i retning av å integrere flest mulig funksjoner via bilens skjerm. Oppkobling av telefonen skjer via blåttann, men brukergrensesnittet vil stadig utvikle seg. Med brukergrensesnitt siktes det til hvordan føreren samhandler med mobiltelefon og kjøretøy. Samtidig finnes det eksempler på at enkelte funksjoner som har vært styrt via skjerm tas tilbake til fysiske knapper og hendler. Eksempelvis har EuroNCAP signalisert at de gjennom sitt testprogram fra 2026 planlegger å oppfordre bilprodusenter til å benytte separate fysiske knapper for grunnleggende funksjoner. Så langt har det vært liten interesse blant bilprodusenter eller andre kommersielle aktører for å frivillig utvikle teknologi/produkter som tar på alvor de oppmerksomhets- og trafikksikkerhetsutfordringer som betjening av funksjoner på skjerm innebærer. Dette er i liten grad noe markedet etterspør.

Det kommer imidlertid nye krav til teknologi som vil kunne bidra til at føreren holder øynene på veien. Et eksempel på dette er EUs krav til system for distraksjonsvarsling. Det er et system som overvåker blant annet førerens blikk, og varsler dersom blikket ikke er rettet mot veien i en gitt tidsperiode. Dette systemet er del av EUs sikkerhets-

forordning (GSR II), og omtales som Advanced Driver Distraction Warning (ADDW). Kravet blir gradvis innført i perioden juli 2024 til juli 2026.

Det finnes brukergrensesnitt, for eksempel såkalt «Head- up display» som har gjort visse typer informasjon synlig i frontruten. Teknologien har vært tilgjengelig i en del år, men er videreutviklet til at det i enkelte bilmodeller brukes nedre del av frontruten til å vise viktig kjøreinformasjon i førerens synsfelt. Bilens integrerte skjerm vil brukes til å gjøre innstillinger for annen informasjon. Med slikt brukergrensesnitt vil fører kunne holde blikket rett frem og motta informasjon, uten å ta øynene vekk fra veien og trafikken.

Selv om det finnes eksempler på teknologi med varslinger og funksjoner som bidrar til at føreren kan holde oppmerksomheten på veien, er det trafikksikkerhets- og oppmerksomhetsutfordringer ved den teknologiske utviklingen som ikke synes å bli løst av ny teknologi på en tilfredsstillende måte. Dette gjelder særlig betjening av integrerte skjermer, se nærmere omtale nedenfor. Det er også grunn til å peke på at selv om vi får ny teknologi i mange biler, består den norske bilparken også av eldre biler uten slik teknologi. For disse vil bruk av mobiltelefon i holder og med tradisjonelle håndfriløsninger fortsatt være aktuelt. Regelverket må ta høyde også for dette.

3.3.2 Særlig om bruk av integrerte skjermer

I de fleste nyere biler i dag finnes det berøringsskjermer som benyttes til betjening av flere av bilens grunnleggende funksjoner i tillegg til en rekke underholdnings- og kommunikasjonsformer (herunder musikk, taleanrop, GPS/navigasjon og radio), og mobiltelefonen er ofte integrert i skjermens funksjoner. Dette er en teknologisk utvikling som har skutt fart siden forskriften ble revidert, og det reiser spørsmål om hvordan dette skal sees i sammenheng med reglene for bruk av håndholdt mobiltelefon.

Mobiltelefon som er integrert i bilens systemer vil i utgangspunktet omfattes av gjeldende forskrifts definisjon av «mobiltelefon», og reglene for bruk av håndfrie enheter. Forskriften tar likevel ikke eksplisitt hensyn til situasjoner der mobiltelefonens funksjoner i stor grad er integrert i bilen og betjenes via bilens integrerte skjermer. Dette er funksjoner som i noen grad var tilgjengelige også ved siste revisjon av forskriften i 2013, men da primært slik at de ble betjent via knapper mv. Slik betjening ble ikke ansett omfattet, jf. bl.a. følgende fra høringsoppsummeringen forut for endringene i 2013:

«En opprømsing av muligheter for håndfri vil kunne føre til at forskriften raskt blir utdatert, noe som heller ikke er ønskelig. Folk bør i stor grad ha muligheten til å benytte

seg av integrerte løsninger i kjøretøyet dersom de skal samtale under kjøring. Berøring av selve mobiltelefonen vil kun være lov når telefonen står i holder og samtalen skal startes opp eller avsluttes.»

Det er antatt at betjening av mobiltelefon via bilens berøringsskjermer ikke omfattes av gjeldende regler.¹³² Arbeidsgruppen er heller ikke kjent med at det er håndhevingspraksis eller rettspraksis som tar nærmere stilling til om reglene gjelder der mobiltelefonen betjenes via integrerte skjermer.

Dersom bilen har eget SIM-kort, slik mange nye biler har, kan det også stilles spørsmål om utstyret omfattes av forskriftens vide definisjon av mobiltelefon, selv om en tradisjonell mobiltelefon ikke er tilkoblet. Arbeidsgruppen er ikke kjent med at dette spørsmålet er vurdert nærmere. Forskriften tar uansett ikke høyde for særlige spørsmål knyttet til dette, for eksempel det forhold at betjeningen av mange av moderne bilers grunnleggende funksjoner skjer via den integrerte skjermen.

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. Dette betyr at selv om de i utgangspunktet kan opereres lovlig under kjøring, vil ikke slik skjermbruk være risikofritt eller uten konsekvenser for føreren om bruken medfører distraksjon. I tråd med § 3 skal føreren være hensynsfull, aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade, og bruk av integrerte skjermer kan etter omstendighetene innebære brudd på denne aktsomhetsregelen.

Norske myndigheter har også tatt opp bruken av integrerte skjermer og risiko for uoppmerksomhet/distraksjon i internasjonale fora, og vil jobbe videre for at hensynet til trafiksikkerheten skal være førende i det internasjonale arbeidet med kjøretøyteknisk regelverk.

¹³² Se for eksempel NAFs artikkel. «Bruk mobil og toucheskjermer lovlig når du kjører bil». Kan leses her: <https://www.naf.no/trafiksikkerhet/trygg-i-trafikken/mobilbruk-i-bil>. [Publisert 02.01.23. Sist nedlastet 27.02.25].

3.3.3 For lav etterlevelse av gjeldende forbud

Som det fremgår overfor under punkt 3.1, er det betydelige trafikksikkerhetsutfordringer knyttet til bruk av mobiltelefon under kjøring med bil.

Gjeldende forbud mot bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn overholdes i langt mindre grad enn ønsket. Det er vanskelig å fastslå dette nøyaktig uten å legge ned en uforholdsmessig stor kontrollinnsats. Flere opplysninger peker likevel i denne retning.

Utrykningspolitiet gjennomførte i perioden mars-mai 2024 en veikantundersøkelse med telling av ulovlig bruk av mobiltelefon.¹³³ Tilsvarende undersøkelser ble gjennomført i 2019 og 2022. Samlet viste undersøkelsen at 2,4 % av førerne brukte mobiltelefonen ulovlig, hvorav 0,47 % for prating og 1,96 % for teksting/lesing. I samme undersøkelser i 2019 og 2022 fant de at henholdsvis 3,6 og 2,9 % brukte mobilen ulovlig, fordelt på 1,8 % for prating og 1,8 % for teksting/lesing i 2019, og 0,7 og 2,2 % i 2022.

Undersøkelsen i 2024 viste med andre ord en nedgang i ulovlig mobilbruk totalt sett, og i bruk av mobiltelefon til prating. For bruk av mobiltelefon til teksting/lesing viste undersøkelsene en økning fra 2019 til 2022, men en nedgang fra 2022 til 2024. Totalt ble 31 740 førere observert. Basert på tellingene kan man anta at mobilbruken er høyere blant tungbilførere. Forskjellen er nokså markant, og samme tendens finnes i de tre undersøkelsene. Det samme gjelder resultatene for motorvei, der man ser noe høyere ulovlig mobilbruk enn på øvrig vei. Selv om 2,4 % kan fremstå som et lavt tall, så representerer det et betydelig antall bilturer hver eneste dag hvor føreren er uoppmerksom på grunn av ulovlig bruk av mobiltelefon.

I tillegg blir et relativt høyt antall bilførere bøtelagt for manglende overholdelse av forbudet årlig. I perioden fra og med 2020 til og med 2024 ble det utstedt til sammen 54.223 forenklede forelegg for ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring i Norge. Dette gir et gjennomsnitt på 10.844 forelegg per år.¹³⁴ Antall bøtelagte har i løpet av disse årene gått betydelig ned. Det er usikkert hva som er årsakene til dette. Nedgangen kan delvis skyld-

¹³³ Utrykningspolitiet. *Veikantundersøkelse – Telling ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring 2024*. Kan hentes her: <https://www.politiet.no/globalassets/nyheter/up/veikantundersokelse-bruk-av-mobiltelefon-2024.pdf>. [Publiseringsdato ikke tilgjengelig. Sist nedlastet 27.02.25].

¹³⁴ Tall fra Statens Innkrevingsentral.

es reell nedgang, jf. utrykningspolitiets veikantundersøkelser omhandlet ovenfor, men kan også skyldes færre politikontroller som følge av endringer i politiets håndhevingspraksis, se bl.a. omtalen av innspill fra Politiets fellesforbund nedenfor.

Det er imidlertid svært sannsynlig at mørketallene her er betydelige, jf. både ovennevnte veikantundersøkelser og den svært lave oppdagelsesrisikoen for slike overtredelser. TØI har i 2024 gjort oppdaterte beregninger av oppdagelsesrisikoen for bl.a. bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring som viser at oppdagelsesrisikoen er lav og har en synkende tendens. Oppdagelsesrisikoen er der beregnet til 12,74 per million kilometer kjørt med bruk av håndholdt mobiltelefon i 2008, 10,82 i 2019 og 7,96 i 2022.¹³⁵ Om man ser det relativt høye antallet utstedte forenklede forelegg opp mot den lave oppdagelsesrisikoen, er det følgelig all grunn til å tro at håndholdt mobiltelefon benyttes under svært mange kjøreturer i Norge daglig.

Bilførere oppgir også selv at de både bruker håndholdt mobiltelefon mens de kjører, og at de observerer at andre gjør det samme. YouGov gjennomførte i 2022 en undersøkelse for Volvo og Trygg Trafikk om bruk av mobiltelefon under kjøring med motorvogn. Over 1000 bilister svarte på undersøkelsen, og 28 % av disse svarte at de har opplevd å bli distraheret av mobiltelefon under kjøring. Like mange opplyste å ha brukt mobiltelefonen under kjøring. Omtrent halvparten (43%) av disse igjen svarte at de har brukt mobiltelefonen til å sende SMS.¹³⁶ I en spørreundersøkelse gjennomført av TØI i 2016 oppga om lag halvparten av respondentene at de brukte mobiltelefon under kjøring. En stor del av denne bruken ble oppgitt å bestå av aktiviteter som innebærer bruk av håndholdt mobiltelefon, slik som skriving av tekstmeldinger og sjekking av sosiale medier. Vel 1 % oppga at de skrev tekstmeldinger ofte under kjøring, mens 2 % oppga at de leste tekstmeldinger ofte under kjøring. Flere av bilførerne oppga også at mobilbruken fikk konsekvenser for trafikksikkerheten. Om lag fem prosent svarte at de opplevde farlige situa-

¹³⁵ Elvik, R. *Oppdagelsesrisiko for trafikkkorsetninger: Beregninger for 2006-2022*. TØI rapport nr. 2032/2024. Finnes her: [Oppdagelsesrisiko for trafikkkorsetninger: Beregninger for 2006-2022 - Transportøkonomisk institutt](#). [Publisert november 2024. Sist nedlastet 27.02.25].

¹³⁶ Trygg Trafikk. *1 av 4 har brukt mobiltelefonen under kjøring*. Kan leses her: <https://www.tryggtrafikk.no/media/pressemeldinger/1-av-4-har-brukt-mobiltelefonen-under-koering/>. [Publiseringsdato 20.06.22. Sist nedlastet 27.02.25].

sjoner flere ganger i måneden som følge av egen mobilbruk, og hele 25,5% at de opplevde farlige situasjoner like ofte grunnet andres mobilbruk.¹³⁷

Selv om statistikken viser redusert antall illeggelses for ulovlig bruk av mobiltelefon, betyr ikke dette nødvendigvis at antall overtredelser er har gått ned. Som nevnt over kan nedgangen knyttes til politiets håndhevingsprioriteringer. Det kan i den sammenheng vises til at Politiets Fellesforbund, i høringsuttalelse 1. november 2023 til forslag om økning i satsene for ulovlig mobiltelefonbruk for 2024, pekte på økte satser og utydelig regelverk som grunnlag for reduserte illeggelses:

«En kan velge å lese denne grafen som en positiv utvikling, gjennom det at færre blir tatt for ulovlig mobilbruk fordrer færre faktiske overtredelser. Dessverre er nok ikke dette den reelle sannheten. Illustrasjonen viser tydelig den utviklingen som de UP-ansatte advarte mot allerede i 2020. Tidligere i år ble det gjennomført en parole blant våre medlemmer i UP. Her ble det uttalt en stor misnøye med en videre økning av satsene. De ansatte opplyser å vegre seg for å skrive på det aktuelle forholdet med ulovlig mobilbruk og velger heller å fokusere på andre ting. Patruljene synes selv at lovverket er for utydelig og satsene er for høye, noe som medfører at flere av de kontrollerte velger å ikke erkjenne forholdet. [...].

Denne utviklingen gjør at patruljene ofte velger å vri arbeidet mot kontroller som målt hastighet med laser eller manglende bruk av belte, områder som gir en enklere sakshåndtering. Dette medfører at det som ved første øyekast fremstår som en god preventiv effekt gjennom økte satser, i realiteten er resultatet av minkende kontroll og mindre forebygging som følge av de samme økningene.»

3.3.4 Håndhevingsutfordringer

Utrykningspolitiet har grunnet uklarheter i forskriften og veiledningen fra Statens vegvesen besluttet kun å sette søkelys på de mest klare overtredelsene, som håndholdt bruk av mobiltelefon og tasting på mobiltelefonenes display eller taster.

¹³⁷ Sagberg, F. & Sundfør, B. *Uoppmerksomhet bak rattet: Omfang, konsekvenser og tiltak*. TØI-rapport 1481/2016, s. V. Oslo, juni 2016. Kan hentes her: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=43409>. [Sist nedlastet 27.02.25].

Både politiets håndhevingspraksis og rettspraksis knyttet til ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring med motorvogn viser betydelige tolkningsutfordringer. I flere straffesaker har Høyesterett uttalt at regelverket bør klargjøres på dette området, jf. omtale i punkt 3.2.5 over.

Klarhetskravet i Grunnlovens § 96 og EMK artikkel 7 har blitt satt særlig på spissen i vurderingen av når en mobiltelefon anses å være «i bruk», samt rekkevidden av hva som skal anses som «under kjøring». Høyesterett har i Rt-2015-1008 bl.a. pekt på at det å holde mobiltelefonen mot hodet uten å bruke den ikke nødvendigvis oppfyller kriteriet for «bruk». I HR- 2020-2019-A var det dissens i spørsmålet om en bil som sto stille i kø skulle anses som «under kjøring». I det dissenterende votumet ble det bemerket at det ut fra ordlyden ikke er mulig «å avgjøre om det er straffbart å bruke mobiltelefon når bilen står stille», og det ble bemerket at forarbeidene heller ikke gir noen direkte holdepunkter for at forbudet er ment å ramme slike situasjoner.

Hensyn til klarhet, preventiv virkning og effektiv håndheving, kan derfor tilsi behov for å klargjøre regelverket på dette området.

3.4 Arbeidsgruppens vurderinger

3.4.1 Innledning

Som det fremgår over er uoppmerksomhet en betydelig trafikksikkerhetsutfordring, og bruk av mobiltelefon under kjøring utgjør en viktig del av denne utfordringen. Det er videre lav etterlevelse av og betydelige tolknings- og håndhevingsutfordringer med gjeldende regelverk. Det har også skjedd en teknologisk utvikling med hensyn til hvordan mobiltelefon og tilsvarende funksjoner betjenes i bil som ikke regelverket tar høyde for.

Dette tilsier behov for å vurdere endringer i gjeldende regelverk. Arbeidsgruppen mener det er behov for å vurdere et generelt forbud mot å holde mobiltelefonen under kjøring, for å sikre tilstrekkelig effektiv håndheving. Det er videre behov for å vurdere en klargjøring av hva som er lovlig betjening, herunder avspilling av lydfiler, bruk av GPS og bruk av funksjoner som kun innebærer å se på mobiltelefonen. Det er også behov for å vurdere en klargjøring av reglene for bruk av mobiltelefonens funksjoner ved bruk av bilens integrerte skjermer.

Arbeidsgruppens vurderinger og forslag fremgår nedenfor.

3.4.2 Betjening av mobiltelefonens funksjoner – forbud mot enhver berøring

Domstolspraksis viser at et sentralt spørsmål ved vurderingen av om forbudet mot bruk av mobiltelefon har vært overtrådt, er om hendene har berørt mobiltelefonen. Bruk av hender i seg selv vil likevel ikke være tilstrekkelig for å konstatere brudd. I situasjoner der føreren bare holder telefonen opp mot øret uten å motta samtaler eller høre på musikk, eller der telefonen holdes et kort øyeblikk for å unngå at den faller på gulvet, anses ikke forbudet overtrådt. Samtidig er det å holde mobiltelefonen slik at skjermen lyser ansett å være betjening, selv om det ikke trykkes på den.

Dette innebærer en uklar grensedracting mellom hva som er forbudt og hva som er tillatt, noe som gjør det vanskelig for føreren å forutberegne hva slags adferd som forventes. Samtidig gir denne uklarheten som nevnt over håndhevingsmessige utfordringer.

Det synes derfor å være behov for å klargjøre rekkevidden av forbudet på dette punktet.

Utgangspunktet for gjeldende regel er at mobiltelefonen enten skal betjenes trådløst eller være i fastmontert holder før kjøringen starter. Det skal altså ikke være noen grunn til å berøre mobiltelefon som ikke er montert i holder under kjøring. Vi viser også til at andre land, som Australia, Tyskland og stater i USA, har strenge regler som også forbyr berøring i slike tilfeller.

Med dette utgangspunktet er et alternativ å klargjøre at betjening av mobiltelefonens funksjoner omfatter enhver berøring av mobiltelefonen, uavhengig av om det trykkes eller skjer noen annen form for aktiv bruk av mobiltelefonen.

Ved å forby det å holde i mobiltelefonen, vil man både formidle en klar og entydig adferdsforventning til publikum, som også vil gjøre det enklere for politiet å reagere mot ulovlig bruk av mobiltelefon. Under dagens regelverk mistenkes fører ofte for ulovlig bruk av mobiltelefonen når den holdes, men ettersom det å holde telefonen i seg selv ikke er ulovlig, er det vanskelig å føre tilstrekkelige bevis for ulovlig bruk.

Det har over mange år vært forbudt å bruke mobiltelefon under kjøring med motorvogn, men som nevnt over etterleves ikke forbudet i tilstrekkelig grad. Effektiv håndheving er viktig for å sikre etterlevelse. En tydeliggjøring av at bruk også inkluderer det å holde mobiltelefonen, vil bidra til å effektivisere håndhevingen særlig ved å forenkle bevissituasjonen, og vil kunne bidra til økt håndheving og derigjennom potensielt økt etterlevelse.

Det er samtidig grunn til å peke på at det ikke er grunnlag for å hevde at det å holde mobiltelefonen i seg selv utgjør en særlig høyere trafikksikkerhetsrisiko enn det å holde andre gjenstander i hånden mens man kjører. Det er likevel slik at også andre distraksjoner, som å holde en matpakke, en brusflaske eller lignende, kan etter omstendighetene innebære uoppmerksomhet i strid med vegtrafikkloven § 3. For at føreren skal ha best mulig kontroll på kjøretøyet, bør begge hendene til enhver tid være i beredskap for om nødvendig å kunne betjene rattet. Dersom den ene hånden brukes til å holde en annen gjenstand, vil det i seg selv innebære at kontrollen over rattet er begrenset. Dette kan, særlig ved en uforutsett og brå hendelse i trafikken, i den enkelte situasjonen være trafikkarfarlig. Dette vil gjelde selv om gjenstanden i seg selv ikke distraherer føreren.

En mobiltelefon vil på den annen side kunne distrahere føreren særskilt, bl.a. gjennom dens varslinger og innkommende SMS-er, og vil derfor kunne anses å utgjøre en større risiko enn for eksempel det å holde en brusflaske. Det finnes dessuten ingen beskyttelsesverdige grunner til å holde en mobiltelefon i hånden under kjøring. Den forventede føreradferden vil være at mobiltelefonen settes i håndfrimodus eller i holder før kjøringen begynner.

I utgangspunktet bør en slik regel være absolutt. Mobiltelefonen skal plasseres trygt før kjøringen starter, og det skal ikke være behov for eksempelvis å «redde» den fra å falle ned eller lignende under kjøring. Mobiltelefonen skal heller ikke kunne gis til passasjerer i baksetet – slik berøring skal skje av andre enn føreren. Det kan likevel ikke utelukkes at det, helt unntaksvis, kan finnes særlige tilfeller av nødrettslignende karakter som ikke vil omfattes av forbudet. Det vil være opp til politiets og domstolenes praksis å avklare dette nærmere.

Selv om det foreslås strengere regulering som i utgangspunktet omfatter enhver berøring av mobiltelefonen, foreslås det samtidig videreført unntak for betjening av mobiltelefon som er montert i holder, se nærmere nedenfor.

3.4.3 Betjening av fastmontert mobiltelefon - forslag om presisering

Som nevnt over i punkt 3.2.1 er det i dag tillatt å ta imot innkommende samtaler, søke opp et nummer lagret på telefonen eller taste inn et nummer og ringe dette opp, samt avslutte en samtale, såfremt mobiltelefonen er plassert i forskriftsmessig montert holder.

Selv om enhver tasting gir økt risiko for uoppmerksomhet, og rene trafikkisikkerhets- og håndhevingshensyn derfor kunne tilsi å stramme inn på også denne regelen, vurderes det i utgangspunktet ikke å være tilstrekkelig grunn til å forby slik tasting eller stramme inn vesentlig på gjeldende regler som tillater tasting for å gjennomføre en samtale.

Gjeldende regelverk inneholder imidlertid ingen nærmere presisering av hvor mange tastetrykk som vil være tillatt, eksempelvis for å starte opp en samtale.

I høringsoppsummeringen forut for endringene i 2013 fremkom blant annet følgende:

«Vegdirektoratet viser til at noe manøvrering bør være lovlig av rent praktiske grunner. Vegdirektoratet synes videre at det fremstår ganske klart at kun samtale er tillatt, samt oppstart og avslutning av en slik under gitte forutsetninger. I oppstart av samtale ligger i utgangspunktet både det å ta en samtale og å ringe noen opp. Oppstart må naturligvis begrenses til enkle tastetrykk. Det vil være tillatt å slå nummer direkte eller slå opp i adressebok, samt å akseptere en innkommende samtale. Nummeropplysning via nett eller sms er utelukket da slik bruk av telefonen uansett er forbudt. Vegdirektoratet er usikre på om man kan gi en videre avklaring av begrepet «oppstart» som gir mer utdypende informasjon.»

Avhengig av bruk, vil dagens regler etter omstendighetene kunne innebære at det er tillatt med ganske mange tastetrykk, eksempelvis ved flersifret tastelås og inntasting av åttensifret nummer. Som nevnt over gir flere tastetrykk mer risiko for uoppmerksomhet.

Den teknologiske utviklingen har samtidig gitt vesentlig bedre muligheter til å kunne gjennomføre en samtale ved ingen eller få tastetrykk på telefonen, for eksempel ved talestyring og ansiktsgjenkjenning.

Det er derfor grunn til å forvente at førerne benytter mobiltelefonens funksjoner for å begrense tastingen når det skal foretas en oppringing i bil, slik at det benyttes færrest mulig tastetrykk.

Det foreslås derfor å presisere at det kun vil være tillatt med noen få tastetrykk eller berøringer. Dette kan for eksempel være et tastetrykk for å aktivere talestyring, tastetrykk for å finne sist oppringte nummer eller lignende. Et eksakt antall tastinger synes det ikke å være grunnlag for å forskriftsfeste. Etersom det finnes løsninger der det ikke bare trykkes på taster på skjerm, men eksempelvis også tegnes bokstaver eller tegn, foreslås det mer nøytrale begrepet «berøringer».

Det er grunn til å peke på at den foreslåtte presiseringen først og fremst har til formål å gi en tydeligere ramme for førerne sett hen til økt risiko ved å trykke mange ganger på fastmontert mobiltelefon. Den foreslåtte presiseringen vil ikke gjøre det vesentlig lettere for håndhevende myndigheter, og presiseringen kan derfor i liten grad forventes å bidra til å effektivisere håndhevingen. Arbeidsgruppen mener likevel at det vil ha en pedagogisk effekt å klargjøre dette.

3.4.4 Særlig om avspilling av lydfiler

Etter gjeldende forskrift er også tillatt å bruke mobilen til å styre og spille av musikk eller andre lydfiler når mobiltelefonen er håndfri.

Denne muligheten gjelder altså i dag i utgangspunktet bare ved håndfri betjening, og ikke betjening når mobiltelefonen er fastmontert i holder.

Bakgrunnen for gjeldende regel var at man ønsket et forbud som favnet vidt, men at det ble ansett for strengt å forby også håndfri avspilling av lydfiler. Musikkavspilling under kjøring er en innarbeidet vane hos mange, og en helt håndfri avspilling og styring av lydfiler ble ansett å ha lav risiko. Man valgte derfor å gjøre dette unntaket slik at for eksempel bruk av knapper på ratt og talestyring kunne benyttes. Det ble ikke funnet grunnlag for å gjøre tilsvarende unntak for fastmontert mobiltelefon.

Det kan stilles spørsmål ved om det er grunnlag for å opprettholde denne regelen i sin nåværende form.

Regelen omfatter etter sin ordlyd både det å «passivt» høre på eksempelvis en spilleliste som er satt på før bilturen starter, og å skifte spilleliste underveis, søke opp musikk og hoppe frem og tilbake i listene. Den vil også omfatte avspilling av radio, podcaster mv.

Det er etter ordlyden ikke klart om bestemmelsen også omfatter ren avspilling av lydfiler fra en fastmontert mobiltelefon, som eksempelvis er koblet til bilens stereoanlegg, uten at mobiltelefonen betjenes. Det er imidlertid liten grunn til at dette ikke skal være tillatt, og det er naturlig å tolke dette inn i uttrykket «*når mobiltelefonen brukes håndfritt*». Det

er også lagt til grunn av Statens vegvesen at dette ikke skal anses som «bruk av mobiltelefon».¹³⁸

Det vil imidlertid samtidig i utgangspunktet være grunn til å forstå ordlyden slik at det ikke vil være tillatt å taste på en fastmontert mobiltelefon, eksempelvis for å skifte lydfil, radiokanal eller lignende.¹³⁹

Bestemmelsen har derfor i første rekke selvstendig betydning når det skal skiftes lydfiler etc. Dette er tillatt ved bruk av håndfrie løsninger, men ikke ved tasting på mobiltelefon i fastmontert holder.

At det er forbudt å bytte radiokanal eller skifte sang ved et enkelt trykk på en mobiltelefon i fastmontert holder, er en veldig streng forståelse, og det kan stilles spørsmål ved om det er grunn til å opprettholde dette. Avspilling av lydfiler er svært vanlig ved bilkjøring, også der mobiltelefon er i fastmontert holder. Det kan også fremstå som et noe kunstig skille med særregulering bare for håndfri betjening. Det er derfor aktuelt å foreslå å tillate et fåtall tastetrykk også for å «styre» avspilling av lydfiler på fastmontert telefon, tilsvarende det som foreslås for samtaler, jf. omtalen over. Med forutsetningen om at dette skal skje ved et fåtall tastetrykk anses dette å utgjøre en begrenset tilleggsrisiko.

På den annen side er det blitt betydelig mer vanlig og brukervennlig å bruke talestyring for avspilling også av musikk. Slik kan funksjonen ivaretas uten å måtte fysisk trykke på telefonen. Dette kan tilsi at bestemmelsen opprettholdes.

Talestyring kan bidra til å redusere uoppmerksomheten også ved å betjene håndfrie løsninger, jf. at det er lagt til grunn at disse etter dagens regler kan betjenes ved dedikerte knapper e.l. Det er også usikkert hvordan gjeldende ordlyd skal forstås. Dette kan tilsi at bestemmelsen oppheves, og at det forutsettes at avspilling av lydfiler skal skje håndfritt.

Samlet sett anses det ikke å være tilstrekkelig grunn til verken å stramme inn på gjeldende regler om håndfri betjening, eller opprettholde gjeldende skille. Arbeidsgruppen vur-

¹³⁸ I Statens vegvesens høringsoppsummering fra januar 2012 på s. 12 fremgår det at «eksempler på at mobiltelefonen ikke betjenes vil være der GPS eller musikkspiller på mobiltelefonen står på uten at denne røres under kjøringen.»

¹³⁹ I samme høringsoppsummering fremgår det at «Å taste inn en kurs eller bytte sang på mobiltelefonen vil i likhet med all annen direkte betjening av mobiltelefonen være forbudt etter dette forslaget».

derer det mest nærliggende at også betjening av mobiltelefon i fastmontert holder omfattes, i tråd med det første alternativet omtalt over. Dette vil innebære like regler for avspilling av lydfiler enten det skjer håndfritt eller ved bruk av mobiltelefon i fastmontert holder.

3.4.5 Hva når man bare ser på telefonen?

Et ytterligere spørsmål å vurdere, er om også ren visuell interaksjon (å se på mobiltelefonen) skal omfattes av forbudet. Også slik interaksjon gir uoppmerksomhet, og vil etter omstendighetene omfattes av vegtrafikkloven § 3, eksempelvis der det sees på film, videoklipp e.l. Det er samtidig noe usikkert om dette omfattes av gjeldende forskriftsfestede forbud mot «bruk» av mobiltelefon. Det er imidlertid åpenbart utfordrende å skulle håndheve effektivt en slik regel, og arbeidsgruppen er ikke kjent med at det finnes eksempler på at det er ilagt reaksjon i slike tilfelle utenom ulykkessituasjoner. Det er også innfortolket i gjeldende rett, jf. Statens vegvesens veileder, at det er tillatt å ha GPS/navigasjonsstøttesystem via mobiltelefon aktiv uten at denne røres. Dette kan være ved at mobiltelefonen er forsvarlig montert i en holder eller for øvrig benyttes håndfritt.

Selv om det vil være håndhevingsutfordringer, kan et forbud som også omfatter det å bare se på telefonen gi et klart signal om risikoen ved slik adferd. Å tydeliggjøre hva som er forventet og akseptabel bruk av mobiltelefon under kjøring, selv om det ikke innebærer berøring, kan dermed bidra til å redusere risikofylt adferd. Som nevnt over har flere land uttrykkelige forbud også rettet mot det å se på mobiltelefonens funksjoner. For å komme trygt frem må fokus under kjøring være på kjøringen, og ikke på annet som tar oppmerksomheten bort fra kjøringen. Det behøver ikke være berøring for at føreren kan bli forstyrret, jf. vegtrafikkloven § 23 b – det å ta øynene vekk fra veien vil være tilstrekkelig. Dette tilsier av trafiksikkerhetshensyn i utgangspunktet en bredest mulig begrensning, slik at kun det som er absolutt nødvendig tillates.

I dag tillates å se på GPS og annen navigasjonsstøtte i tillegg til det som er nødvendig for å gjennomføre taleanrop og avspille lydfiler trådløst. Det synes i utgangspunktet ikke å være grunn til stramme inn på gjeldende forståelse av hva som tillates.

Det er imidlertid grunn til å peke på at det å se på GPS/navigasjon er tillatt basert på en innskrenkende tolkning av hva som anses som «bruk av mobiltelefon», jf. omtale over. Hvorvidt dette også gjelder det å se på andre funksjoner på mobiltelefonen er usikkert.

For å unngå usikkerhet om hvilke funksjoner det skal være tillatt å se på, er det derfor aktuelt å stramme inn på forståelsen av «bruk», slik at begrepet også omfatter det å se på mobiltelefonens funksjoner, og at det som tillates angis positivt.

Det finnes også andre apper/funksjoner som kan formidle trafikal informasjon som kan bidra til en tryggere transport, eksempelvis veg- og føremeldingsapper/funksjoner. Det kan derfor spørres om det bør tillates å se på mer enn GPS/navigasjonsstøtte. Å sikre en hensiktsmessig avgrensning, som gir tydelige rammer for publikum og for håndhevende myndigheter, kan imidlertid være utfordrende.

Det er likevel klart at det å se på underholdnings- og kommunikasjonsapper som Snapchat, Facebook, Instagram, Tiktok mv. ikke vil være tillatt.

Ny teknologi som distraksjonsvarsel, ref. omtale i punkt 3.3.1, vil bidra til å hjelpe sjåføren til å holde øynene på veien. Dette kan på sikt redusere behovet for særskilt regulering av hvor føreren ser. Det vil likevel ta tid før slik teknologi blir vanlig i den norske bilparken, og det er også usikkerhet rundt hvor effektivt dette vil være når det gjelder mobilbruk, eksempelvis i hvilken grad sensoren vil registrere «avvik» der mobilen er plassert nært det ordinære synsfeltet. Det er videre slik at adferden i mange tilfeller vil kunne være i strid med vegtrafikkloven § 3, selv om sensoren ikke varsler. Dette tilsier at det fortsatt en stund fremover vil være behov for nærmere regulering av dette.

Samlet sett er det derfor aktuelt å tydeliggjøre reglene for hva som er tillatt å se på mobiltelefon under kjøring. Dette vil i tilfelle medføre en hovedregel om at det ikke er tillatt å se på mobiltelefonens funksjoner, og vil typisk innebære et tydelig forbud mot å se på underholdnings- og kommunikasjonsapper og sosiale medier mv. Det som tillates vil være begrenset til å se på GPS, annen navigasjonsstøtte og eventuelt apper og funksjoner for nødvendig trafikal informasjon som trafikk-, vær- og føremeldinger. En slik tydeliggjøring kan gjøre det enklere for politiet å observere og håndheve ulovlig bruk samt sikre et klart og forutberegnelig regelverk, og derved bidra til bedre trafiksikkerhet.

3.4.6 Forholdet til integrerte skjermer

3.4.6.1 Bruk av integrerte skjermer

Gjeldende regelverk tar utgangspunkt i at det er selve mobiltelefonen som betjenes. Som nevnt over er det i nyere biler blitt svært vanlig at mobiltelefonen kobles til bilen og betjenes via bilens integrerte berøringsskjermer.

Selv om ordlyden i gjeldende regelverk ikke har noe eksplisitt skille eller unntak for slik bruk av mobiltelefonen, tar regelverket som nevnt over i punkt 3.3.2 utgangspunkt i at betjening av bilens integrerte funksjoner faller utenfor gjeldende regler.

Det er også grunn til å påpeke at enkelte kjøretøy har innebygde taster e.l., eksempelvis på rattet, som kan brukes til å betjene telefonen. Slik betjening vil svare til ordinær betjening av bilens funksjoner, og det synes ikke å være grunn til at denne typen betjening skal reguleres av dette regelverket. Vurderingen i det følgende er derfor avgrenset til å gjelde bruk av integrerte skjermer.

Spørsmålet blir dermed om det er behov for å regulere bruk av mobiltelefon der den betjenes via bilens integrerte berøringsskjerm.

Det er ikke tvilsomt at også betjening av mobiltelefonen ved bruk av integrerte skjermer forstyrrer føreren ved å ta oppmerksomheten bort fra kjøringen, og utgjør en trafikk-sikkerhetsrisiko. Formålene bak dagens regulering gjør seg derfor også gjeldende ved slik bruk av mobiltelefon.

Det finnes heller ikke noen nærmere kjøretøyteknisk regulering av slik bruk av skjermer. Det er eksempelvis opp til den enkelte bilprodusent om det er lagt inn begrensninger for betjening av ulike funksjoner under kjøring, og innstillinger for slike funksjoner kan ofte uansett ofte tilpasses eller skrur av. Slike funksjoner er for øvrig også tilgjengelig på mobiltelefoner.¹⁴⁰

En forventing om at kjøretøyfabrikantene i tilstrekkelig grad vil ivareta trafikk-sikkerhets-hensyn ved utformingen av slike integrerte funksjoner, eksempelvis ved å begrense eller forby bruk av funksjoner når bilen kjører, har dessverre ikke slått til, jf. nærmere omtale over i punkt 3.3.1.

Det er derfor i utgangspunktet ikke grunn til å anta at trafikk-sikkerheten ved betjening av slike funksjoner ivaretas tilstrekkelig, verken av kjøretøyteknisk eller annet regelverk.

¹⁴⁰ Se mer om «bilmodus». Trygg trafikk /Volvo Car Norge. «Den beste sjåføren er den som ikke blir distraheret.» Kan leses her: <https://www.bilmodus.no/>. [Publiseringsdato ikke tilgjengelig. Sist nedlastet 27.02.25].

Arbeidsgruppen er heller ikke kjent med annen kunnskap som tilsier vesentlig lavere risiko ved betjening av mobiltelefon ved bruk av integrert skjerm enn ved betjening av mobiltelefonens skjerm.

Fordelene ved bruk av integrerte skjermer vil være at skjermen er fast, og det vil derfor ikke oppstå spørsmål om den er lovlig plassert, ref. kravene til plassering av holder. I allminnelighet vil slike skjermer også være større enn mobiltelefon skjermer, og funksjonene vil ofte kunne være lettere tilgjengelig for føreren.

Samtidig kan slik bruk etter omstendighetene være til forveksling lik betjening av utstyr montert i holder, eksempelvis hvis det benyttes et nettbrett som er plassert i holder rett ved siden av den integrerte skjermen.

Det å regulere også betjening av mobiltelefon via bilens integrerte berørings-skjerm vil i tilfelle bidra til et enhetlig regelverk for bruk av mobiltelefon i bil, uavhengig av hvilken skjerm den betjenes fra.

På den annen side er det mange funksjoner som betjenes fra bilens integrerte skjermer, både bilens grunnleggende funksjoner og mange kommunikasjons- og underholdningsfunksjoner. Det ligger utenfor denne arbeidsgruppens mandat å foreslå generelle regler for betjening av integrerte skjermer. Dette betyr at betjening av bilens funksjoner ved bruk av den integrerte skjermen, eksempelvis betjening av klimaanlegg, viskere og ev. andre funksjoner uansett ikke vil omfattes av dette regelverket.

I mange tilfeller er det et forholdsvis klart når det er mobiltelefonen som betjenes, og når det er bilens funksjoner som betjenes fra den integrerte skjermen.

3.4.6.2 Nærmere om integrerte funksjoner

Enkelte biler kan ha integrerte funksjoner, herunder nettverksfunksjoner, som betjenes fra bilens integrerte skjermer uavhengig av om en mobiltelefon er tilknyttet. Det kan være integrerte navigasjonsløsninger mv. som fungerer på mer eller mindre tilsvarende vis som betjening av mobiltelefonens funksjoner.

Med «tilsvarende funksjoner» tas utgangspunkt i de funksjoner som er foreslått regulert for bruk av mobiltelefon. Dette inkluderer bl.a. talefunksjoner, meldingsfunksjoner eller andre kommunikasjon- og underholdningsfunksjoner, GPS og annen navigasjonsstøtte og funksjoner for trafikal informasjon som vær- og føremeldingsfunksjoner. Det innebæ-

rer en avgrensning mot bruk av skjerm til å betjene bilens grunnleggende funksjoner som klimaanlegg, vindusviskere mv.

Dette skaper igjen avgrensingsutfordringer, og reiser spørsmål om slik betjening bør omfattes dersom reglene utvides til å omfatte bruk av mobiltelefon via bilens integrerte skjermer.

Det er i utgangspunktet de samme risikofaktorene og hensynene som gjør seg gjeldende i slike tilfeller, og som tilsier regulering. Bruk av navigasjon og nettverksfunksjoner på den integrerte skjermen utgjør samme risiko om signalet kommer via mobiltelefonens SIM-kort eller et integrert SIM-kort i bilen.

Det vil imidlertid samtidig innebære å gå lenger bort fra risikofaktorene knyttet til bruk av håndholdt mobiltelefon, og mer i retning av å regulere bruk av utstyr som er integrert i bilen.

Det vil rettslig sett være anledning til å regulere bruk av slike integrerte løsninger. Det at bilen har visse funksjoner innebygget, betyr ikke at førerens bruk av disse under kjøring ikke kan reguleres. Et typisk eksempel på dette er at vi kan fastsette fartsgrenser, selv om typegodkjente biler i mange tilfelle kan gå vesentlig fortere enn fartsgrensen.

Spørsmålet er om det er tilstrekkelig grunn til å foreta en slik utvidet regulering. Trafikk-sikkerhetshensyn og hensynet til et klart og konsistent regelverk trekker i retning av at bruk av apper/nettverksfunksjoner i bil reguleres strengt og enhetlig, uavhengig av hvor SIM-kortet er plassert. Samtidig vil dette kunne oppfattes som unødig detaljregulering, og det bør utvises varsomhet med å lage regler eksplisitt for tilfeller som er tilstrekkelig ivaretatt ved den alminnelige aktsomhetsstandard.

Det vil også være betydelige håndhevingsutfordringer med en slik regel, som i begrenset utstrekning vil kunne håndheves aktivt. Det vil imidlertid kunne bidra til noe mer effektiv etterfølgende håndhevelse, der det har skjedd en ulykke og det avdekkes bruk av ulike av bilens integrerte funksjoner.

På en annen side vil det, uansett hvor langt det reguleres, være slik at noe bruk av den integrerte skjermen omfattes, mens andre deler ikke omfattes (eksempelvis betjening av bilens grunnleggende funksjoner). Dette kan skape usikkerhet både for brukere og i forbindelse med håndheving. Det er samtidig grunn til å peke på at regulering av bruk av mobiltelefon kan, som tidligere nevnt, anses som en tydeliggjøring av krav som uansett følger av den alminnelige aktsomhetsnormen i vegtrafikkloven § 3.

3.4.6.3 Arbeidsgruppens samlede tilråding vedrørende integrerte skjermer

Arbeidsgruppen ser samlet sett at det kan være aktuelt å utvide virkeområdet for dagens regler slik at de også omfatter betjening av mobiltelefonen der denne betjenes ved bilens integrerte skjerm. Det kan også være aktuelt at regelen omfatter tilfeller der tilsvarende funksjoner er integrert i bilen og betjenes på tilsvarende vis, uten tilkoblet mobiltelefon men gjennom eget SIM-kort.

Dette vil i tilfelle gi felles regler for bruk av mobiltelefonens funksjoner, uavhengig av om dette skjer via mobiltelefonens skjerm eller via den integrerte skjermen og vil i utgangspunktet innebære at de samme begrensninger som gjelder for betjening av skjerm på fastmontert mobiltelefon vil gjelde for betjening av mobiltelefon eller tilsvarende via bilens integrerte skjerm.

Arbeidsgruppen vil samtidig peke på at det er usikkert hvor langt det er hensiktsmessig å la denne spesifikke reguleringen gå. Det er derfor også et aktuelt alternativ å beholde dagens grense, slik at betjening av mobiltelefon via bilens integrerte skjerm ikke omfattes, men reguleres etter vegtrafikkloven § 3.

For å gi handlingsrom for en mulig utvidelse foreslås en tydeliggjøring av lovgrunnlaget for regulering, slik at det ikke vil være tvil om at det er hjemmel i lov for en slik utvidet regulering, se nærmere omtale nedenfor.

Det bes særskilt om høringsinstansenes syn på hvor langt det er hensiktsmessig å gå.

3.4.7 Forholdet til andre elektroniske enheter - smartklokker

Som nevnt over i punkt 3.2.1, omfatter gjeldende regelverk ulike typer elektroniske enheter. Gjeldende definisjon av mobiltelefon inkluderer alle enheter som kommuniserer over offentlig nett.

Smartklokker er ikke eksplisitt regulert i dag, men vil etter dagens definisjon av mobiltelefon omfattes dersom den er utstyrt med eget SIM.

Smartklokke som brukes som en vanlig klokke anses ikke å representere noen tilleggsrisiko utover det en vanlig klokke utgjør. Forslaget om en strengere definisjon av bruk, som omfatter enhver berøring, jf. over, vil likevel i utgangspunktet innebære et forbud mot å ha en slik klokke på armen. En slik regel vil åpenbart være for streng.

Samtidig vil det, der klokken brukes til kommunikasjon, underholdning eller på annen måte mer eller mindre som eller som en del av mobiltelefon, vil bruken være et forstyrrende element og bidra til uoppmerksomhet på linje med bruk av fastmontert telefon. Fysisk betjening vil forutsette at begge hender er involvert, som vil representere tilleggsrisiko sammenlignet med betjening av fastmontert telefon.

Risikomomentene knyttet til bruk av smartklokke er i stor grad de samme om klokken kommuniserer via eget SIM-kort eller via mobiltelefon eller lignende. Det kan også være varierende kunnskap og bevissthet blant brukere om klokken har eget SIM-kort eller ikke. Vi viser også til at andre land som nevnt over regulerer smartklokker uavhengig om de har SIM. Det synes derfor i utgangspunktet ikke å være grunn til å videreføre dagens regler hvor bare de smartklokker som har eget SIM-kort er regulert, og alle smartklokker bør dermed omfattes.

Det er derfor grunn til å tillate at smartklokke er på armen, mens det som hovedregel ikke tillates noen form for fysisk betjening av klokken, og reglene for bruk av mobiltelefon for øvrig gjøres gjeldende. Enkelte klokker vil imidlertid kunne forutsette et trykk e.l. for å aktiveres slik at tiden vises, og dette foreslås fortsatt tillatt. Det foreslås også å tillate at man med en enkel berøring kan starte opp, gjennomføre og avslutte en telefonsamtale.

3.4.8 Presisering av at kjøring inkluderer kortvarig trafikal stans

Som vist over har Høyesterett behandlet og avklart at gjeldende forbud som gjelder «kjøring» også inkluderer situasjoner med kortvarig trafikal stans som følge av kø, og det å vente på rødt lys hvor bilen fortsatt er en aktiv del av trafikken. Tilsvarende vil gjelde ved annen kortvarig trafikal stans hvor bilen er en aktiv del av trafikkbildet. Dette anses av trafiksikkerhets- og håndhevingshensyn som en hensiktsmessig forståelse, og det vurderes ikke behov for å endre reglene på dette punkt.

For å tydeliggjøre regelverket og unngå tvil, er det imidlertid aktuelt å presisere at kjøring inkluderer kortvarig trafikal stans. Se forslag til presiserende ordlyd i forskrift om bruk av mobiltelefon mv. under kjøring med motorvogn under punkt 3.5.3.

Bestemmelsen er ment forstått på samme måte som Høyesterett har lagt til grunn. Dette innebære særlig en avgrensning mot lengre stans, jf. omtale i samme punkt.

3.4.9 Presisering av at talestyrte funksjoner fortsatt tillates

Talestyring av kommandoer og funksjoner blir bedre og bedre og mer og mer vanlig i nyere mobiltelefoner. Som nevnt under punkt 3.4.3 over, kan bruk av talekommandoer i mange tilfelle være et alternativ til taster eller annen berøring av mobiltelefon, og kan dermed bidra til å redusere omfanget av taster og uoppmerksomheten som følger med dette. Bruk av slike funksjoner kan derfor være positivt for trafikksikkerheten. Selv om også det å snakke gir uoppmerksomhet, er det i dag ingen regulerte begrensninger i adgangen til å snakke i bil, verken med medpassasjerer, seg selv eller til mobiltelefon eller annen teknologi.

Med de foreslåtte innstrammingene i hva som anses som «bruk av mobiltelefon» kan talestyrte funksjoner anses omfattet. Det er derfor aktuelt å presisere at bruk av talestyrte kommandoer ikke omfattes av «bruk av mobiltelefon» slik dette skal forstås i forskriften, jf. forslag til presiserende ordlyd under punkt 3.5.3.

3.4.10 Bruk av mobiltelefon under øvingskjøring

Det følger av vegtrafikkloven § 26 femte ledd at lærer eller ledsager ved øvingskjøring anses som fører av motorvognen. I siste punktum fremgår det videre at reglene i kap. II og §§ 21, 22 og 22 a), også gjelder for eleven. Ettersom forbudshjemmelen i § 23 b er utelatt i denne oppramsingen, foreligger det per i dag ikke et klart forbud mot at eleven bruker mobiltelefon under øvingskjøring med motorvogn. Dette fremstår som en ren inkurie. Bestemmelsen bør derfor endres slik at det kommer tydelig frem at det er forbudt også for eleven å bruke mobiltelefon under øvingskjøring.

3.5 Forslag

3.5.1 Generelt om forslagene

Forskriftshjemmelen i vegtrafikkloven § 23 b, gir adgang til å regulere «bruk» av elektronisk utstyr. Dersom ordlyden i forskriften skal utvides til å omfatte tilfeller hvor også det å «holde» en mobiltelefon under kjøring skal være forbudt, blir det nødvendig å endre ordlyden også i lovbestemmelsen for å sikre tilstrekkelig klarhet i lovgrunnlaget.

Da det også kan være aktuelt å regulere betjening av mobiltelefonen via bilens integrerte systemer, jf. over, foreslås en tydeliggjøring av lovhome for slik regulering.

Det foreslås også en endring i vegtrafikkloven § 26 femte ledd, om bruk av mobiltelefon under øvingskjøring, jf. omtale over i punkt 3.4.10.

Øvrige endringer som foreslås er tilstrekkelig hjemlet i gjeldende lovtekst, og det vil være tilstrekkelig med forskriftsendringer, se forslag nedenfor.

3.5.2 Forslag til lovendringer

3.5.2.1 Forslag til endring av vegtrafikkloven § 23 b

Vegtrafikkloven § 23 b skal lyde:

«Departementet kan gi nærmere bestemmelser om forbud mot bruk i motorvogn av elektronisk utstyr som kan forstyrre føreren.

Det kan blant annet innføres forbud mot å holde, berøre eller se på mobiltelefon eller annet elektronisk utstyr. Det kan også gis nærmere bestemmelser om bruk av mobiltelefon eller tilsvarende funksjoner ved hjelp av motorvognens integrerte skjermer»

Vegtrafikkloven § 26 femte ledd [endres til fjerde ledd ved ikrafttreden av lov 3 april 2020 nr. 18] annet punktum skal lyde:

«Det som er bestemt i eller i medhold av kap. II og §§ 21, 22, 22a [samt helsekrav gitt i eller i medhold av § 24] **og 23b** gjelder likevel også for eleven.»

3.5.2.2 Merknader til forslaget til nytt andre ledd i § 23 b

Det foreslås å tydeliggjøre at det kan innføres forbud mot å holde mobiltelefon under kjøring med motorvogn. Dette kan inkludere forbud mot enhver form for berøring av mobiltelefonen uavhengig av om mobiltelefonen etter en alminnelig forståelse anses å være i bruk. 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 til å se på video, meldinger eller lignende. Nærmere bestemmelser kan fastlegges i forskrift, og det kan fastsettes unntak fra forbudet.

Det foreslås også å presisere at det kan gis nærmere bestemmelser om bruk av mobiltelefonen eller tilsvarende funksjoner ved hjelp av motorvognens integrerte skjermer. Det inkluderer tilfelle der mobiltelefonen selv er koblet til bilen og betjenes via den integrerte skjermen i motorvognen. Det omfatter også tilfeller der tilsvarende funksjoner

betjenes via den integrerte skjermen, men uten tilkoblet mobiltelefon, eksempelvis der bilen selv har innebygget slike funksjoner og sim-kort. Med «tilsvarende funksjoner» menes bl.a. talefunksjoner, meldingsfunksjoner eller andre kommunikasjon- og underholdningsfunksjoner, lydavspilling, GPS og annen navigasjonsstøtte, og funksjoner for trafikal informasjon som vær- og føremeldingsfunksjoner. Det innebærer en avgrensning mot bruk av skjerm til å betjene bilens grunnleggende funksjoner som klimaanlegg, vindusviskere mv.

3.5.2.3 Merknader til forslaget til endring i § 26 femte ledd

Det foreslås en klargjøring slik at det kommer tydelig frem at det er forbudt også for eleven å bruke mobiltelefon under øvingskjøring.

3.5.3 Forslag til forskrift om forbud mot førers bruk av mobiltelefon mv. under kjøring med motorvogn

3.5.3.1 Forslag til revidert forskrift

§ 1. Definisjoner

I denne forskrift forstås med:

Mobiltelefon: radioutstyr for kommunikasjon over offentlig nett, **herunder mobiltelefon, nettbrett, PC, smartklokke (med og uten eget SIM).**

Bruk av mobiltelefon: enhver betjening av mobiltelefonens funksjoner, **samt å holde eller berøre mobiltelefonen. Begrepet omfatter også det å se på mobiltelefonens funksjoner. Begrepet omfatter ikke rent talestyrt kommunikasjon.**

§ 2. Førers bruk av mobiltelefon under kjøring med motorvogn

Fører av en motorvogn må ikke bruke mobiltelefon under kjøring, **herunder ved kortvarig trafikal stans.**

Fører kan likevel bruke mobiltelefonen til å starte opp, gjennomføre og avslutte en samtale når mobiltelefonen under kjøringen er håndfri eller er plassert i en holder, **dersom dette kan gjøres med et fåtall tastetrykk eller berøringer.**

Holderen skal være forsvarlig fastmontert i umiddelbar nærhet av rattet og så nært førers ordinære synsfelt under kjøring som praktisk mulig, med mindre holderen er en integrert del av kjøretøyets originalinnredning.

Når mobiltelefonen brukes håndfritt, **eller er plassert i holder i samsvar med tredje ledd**, kan den også benyttes til å styre og avspille lydfiler, **dersom dette kan gjøres med et fåtall tastetrykk eller berøringer. Videre kan mobiltelefonens funksjoner, herunder applikasjoner, som viser GPS eller annen navigasjonsstøtte, trafikk-, veg- og føremeldinger og annen nødvendig trafikal informasjon være på, og sees på med korte blikk.**

Smartklokke kan likevel bæres på armen, og kan aktiveres med en enkelt berøring for å lese av tiden, og for å starte opp, gjennomføre og avslutte en telefonsamtale.

3.5.3.2 Merknader til forslagene

Forslagene til endring i § 1 bokstav a innebære eksemplifisering av enkelte typer aktuelt utstyr som omfattes, herunder smartklokke både med og uten SIM, jf. omtale i punkt 3.4.7.

I § 1 b foreslås en utvidelse av begrepet «bruk», slik at det også omfatter holding og berøring av mobiltelefonen, samt det å se på mobiltelefonens funksjoner, jf. nærmere omtale i punkt 3.4.2 over. Det foreslås også å tydeliggjøre at rent talestyrt kommunikasjon unntas, jf. omtale i punkt 3.4.9.

§ 2 første ledd vil i tråd med den foreslåtte utvidede definisjonen i § 1b) innebære at det i utgangspunktet er forbudt å holde, berøre og se på mobiltelefonens funksjoner. Det foreslås også å presisere at forbudet også gjelder ved kortvarig trafikal stans, jf. omtale i punkt 3.4.8.

I § 2 annet ledd foreslås å presisere at det kun er tillatt med et fåtall tastetrykk eller berøringer til å gjennomføre samtaler når mobiltelefonen er i fastmontert holder, jf. nærmere omtale i punkt 3.4.3.

I § 2 fjerde ledd foreslås å gjøre det tillatt også å betjene telefonen for å avspille lydfiler der mobiltelefonen er fastmontert i holder, samt presisere at betjening kun er tillatt der det skjer ved et fåtall tastetrykk eller berøringer, jf. omtale i punkt 3.4.4.

I § 2 femte ledd foreslås å eksplisitt regulere adgangen til å bruke GPS, annen navigasjonsstøtte, trafikk-, veg- og føremeldinger og annen nødvendig trafikal informasjon, jf. nærmere omtale i punkt 3.4.5.

| § 2 sjette ledd foreslås eksplisitt regulering av hva som er tillatt bruk av smartklokke, jf. omtale i punkt 3.4.7.

3.5.4 Særlig om forslag til forskriftsregulering av bruk av integrerte skjermer.

3.5.4.1 Generelt om forskriftsforslaget

Som vist i punkt 3.4.6.3 over er det et alternativ at også bruk av integrerte skjermer reguleres, men også et alternativ at dette ikke reguleres nå, men at bruk av den foreslåtte lovhjemmelen eventuelt vurderes senere. Forskriftsforslag som omfatter regulering av bruk av integrerte skjermer omtales derfor separat. Merk at det særlig er bedt om høringsinstansenes innspill om dette forslaget.

Dersom dette skal reguleres i forskrift, kan det gjøres med et tillegg til forskriftsforslaget nevnt over, med tillegg i § 1 a) og et nytt sjuende ledd til § 2.

3.5.4.2 Forslag til forskriftsregulering

Nytt siste punktum i definisjonen av mobiltelefon i § 1 a) skal lyde:

«Det omfattes også utstyr integrert i bilen som muliggjør betjeningen av slik kommunikasjon»

Nytt sjuende ledd i § 2 skal lyde:

§ 2 første til femte ledd gjelder tilsvarende for bruk av mobiltelefon ved betjening av motorvognens integrerte skjerm. Bestemmelsene gjelder også bruk av tilsvarende funksjoner som er integrert i motorvognen og betjenes via motorvognens integrerte skjerm

3.5.4.3 Merknader til forskriftsforslagene

Med **tillegget i § 1 a)**, foreslås en utvidelse slik at forskriften også inkluderer utstyr integrert i bilen som muliggjør kommunikasjon over offentlig nett, jf. nærmere omtale i punkt 3.2.1 over.

I **§ 2 sjuende ledd**, foreslås regulering også av betjening av mobiltelefon eller tilsvarende funksjoner ved bruk av bilens integrerte skjerm.

Bestemmelsen vil innebære at det som er fastsatt i første til femte ledd om forbud og begrensninger i bruk av mobiltelefon også gjelder der mobiltelefonen er koblet til bilen

trådløst eller på annen måte og brukes ved å betjene bilens integrerte skjerm. Dette betyr i utgangspunktet at de samme reglene som gjelder for bruk og betjening av mobiltelefon i fastmontert holder vil gjelde for betjening av mobiltelefon som er koblet til og betjenes via bilens integrerte skjerm. Det betyr blant annet at det kan foretas taleanrop, avspilles lydfiler, benyttes navigasjonsstøtte og funksjoner for annen nødvendig trafikal informasjon innenfor de rammer som er beskrevet over, men at den for øvrig ikke kan benyttes til underholdnings- og kommunikasjonsfunksjoner.

Bestemmelsen vil også gjelde bruk av tilsvarende funksjoner som er integrert i motorvognen og betjenes via motorvognens integrerte skjerm, men uten å være koblet via mobiltelefon. Det omfatter tilfeller der funksjoner betjenes via den integrerte skjermen, men uten tilkoblet mobiltelefon, eksempelvis der bilen selv har innebygget slike funksjoner og sim-kort.

Med «tilsvarende funksjoner» menes de funksjoner som omfattes av forskriften blant annet talefunksjoner, meldingsfunksjoner eller andre kommunikasjons- og underholdningsfunksjoner, GPS og annen navigasjonsstøtte, funksjoner for trafikal informasjon som vær- og føremeldingsfunksjoner mv. Det innebærer en avgrensning mot bruk av skjerm til å betjene bilens grunnleggende funksjoner som klimaanlegg, vindusviskere mv.

3.6 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget vil bidra til bedre etterlevelse av regelverket, effektivisere håndhevingen og med det bidra til økt trafikksikkerhet.

Det er særlig den foreslåtte presiseringen av at forbudet også omfatter det å berøre og holde mobiltelefonen som vil bidra til å klargjøre regelverket og bidra til å effektivisere håndhevingen. Det ventes å bidra til mindre ulovlig bruk av mobiltelefon i bil og dermed færre ulykker, og med reduserte skadekostnader for samfunnet og for den enkelte som resultat. Det er ikke grunnlag for å beregne denne effekten nærmere. Det pekes likevel på at de samfunnsmessige kostnadene ved trafikkulykker er svært høye. Den samfunnsøkonomiske kostnaden for hver person drept i trafikken er iht.

Transportøkonomisk institutt sine beregninger på 32,2 millioner kroner, og kostnaden

per hardt skadd er beregnet til å utgjøre 11,7 millioner.¹⁴¹ Selv en svært beskjeden nedgang i antall skadde eller drepte vil derfor gi betydelig samfunnsøkonomisk gevinst.

Effektivisering av politiets kontroller ventes å innebære at politiet kan avdekke flere overtredelser med de samme ressursene.

For private vil det være mindre konsekvenser knyttet til adferdstilpasning blant annet når det gjelder planlegging for bruk av kommunikasjon ved hjelp av mobiltelefon under bilkjøring og eventuelt behov for å stanse for å betjene mobiltelefon.

Forslagene til presiseringer i hvordan mobiltelefon kan benyttes antas å ha begrensede økonomiske og administrative konsekvenser. Dette gjelder også forslag om tydeligere regulering av betjening av mobiltelefon og tilsvarende funksjoner via bilens integrerte skjerm.

¹⁴¹ Politidirektoratet/ Utrykningspolitiet. (2023). *Politiets tilstandsanalyse for 2024 Trafikksikkerhetsarbeid*, s. 10. Hentet fra: <https://www.politiet.no/globalassets/dokumenter-strategier-og-horinger/up/tilstandsanalyse-up-2024.pdf>. [Publisert desember 2023. Sist nedlastet 27.02.25].