

# **Prikkbelastning – et forebyggende tiltak i trafikken**

**Juridisk oppgave**

**BACHELOROPPGAVE (OPPG300)  
Politihøgskolen  
2015**

Kand.nr: 129  
Antall ord: 6144

## Innholdsfortegnelse

1. Innledning.....	s. 2
1.1 Bakgrunn for valg av tema.....	s. 2
1.2 Problemstilling, oppbygning og begrensning av oppgaven.....	s. 3
2. Metode.....	s. 4
3. Politiets forebyggende arbeid.....	s. 5
4. Hoveddel.....	s. 6
4.1 Bakgrunn for prikkbelastningsordningen.....	s. 6
4.2 Nærmere om vegtrafikkloven § 33 nr. 2.....	s. 7
4.3 Redegjørelse for forskrift om prikkbelastning.....	s. 9
4.3.1 Hvilke straffbare handlinger medfører prikkbelastning?.....	s. 9
4.3.2 Hvor mange prikker registreres for hver overtredelse?.....	s. 10
4.3.3 Hva om varsling ikke er foretatt?.....	s. 11
4.3.5 Kan den enkelte prikkbelastning påklages? .....	s. 12
4.3.5 Hvor mange prikker kan fører ha før inndragning av føreretten?.....	s. 12
4.3.6 Hvor lenge skal føreretten tilbakekalles?.....	s. 13
4.3.7 Hva lenge skal føreretten tilbakekalles dersom fører får direkte inndragning av føreretten og fra før av har tre prikker?.....	s. 14
4.3.8 Hva anses som ”urimelig hardt” og ”særdeles formidlende omstendigheter” etter forskriften § 6?.....	s. 15
4.4 Den europeiske menneskerettskonvensjon om forbudet mot dobbeltstraff...s.	16
4.4.1 Problematikk rundt inndragning av føreretten i ettertid.....	s. 16
4.4.2 Tolkning av ”dobbeltstraff” etter Den europeiske menneskerettskonvensjon.....	s. 17
4.4.3 Kompetanseoverføring.....	s. 18
4.4.4 Dobbeltstraff – flere tolkninger av begrepet?.....	s. 19
4.5 Utfordringer prikkbelastningsordningen står ovenfor i praksis.....	s. 20
5. Avslutning.....	s. 20
6. Litteraturliste.....	s. 23

## 1. Innledning

Tap av liv og helse i trafikken er fremdeles et stort samfunnsproblem. Tall viser at langsiktig trafikk sikkerhetsarbeid i Norge har gitt gode resultater. Til tross for at ulykkesrisikoen i trafikken har gått betraktelig ned med årene, er antall drepte og skadde fremdeles for høyt.<sup>1</sup> Tiltak som vil være med på å forbedre trafikk sikkerheten, vil derfor være viktig. Prikkbelastningssystemet ble ansett som et slikt effektivt tiltak, og var derfor bakgrunnen for lovforslaget til en slik ordning.<sup>2</sup>

I denne oppgaven har jeg derfor valgt å skrive om prikkbelastningsordningen, jfr vegtrafikkloven (vtrl.) § 33 nr. 2. Jeg ønsker å redegjøre for loven og forskriften, og oppgaven baseres derfor i all hovedsak på redegjørelse av prikkbelastningssystemet. Ordningen er et forebyggende tiltak da det forebygger mot trafikkulykker, noe jeg vil komme nærmere inn på i hoveddelen. Ordningen om prikkbelastning inngår i politiets daglige tjeneste.

Jeg ønsker å se på detaljene rundt prikkbelastning som fremgår av ”forskrift om prikkbelastning”. Før dette vil jeg ta for meg vegtrafikkloven som i all hovedsak gir myndighet til å fremlegge prikkbelastning i en forskrift.

### 1.1 Bakgrunn for valgt av tema

Noe av grunnen til at jeg ble inspirert til å skrive om prikkbelastning har opphav i at jeg i praksisåret var på svært få trafikkoppdrag. Ettersom jeg i praksisåret ikke prikkbelastet en eneste fører, tenkte jeg at dette var en god mulighet til å finne ut mer om en relativt ny ordning som kom i 2004. Jeg fikk dessuten inntrykk av at det var mange politifolk, både folk jeg jobbet med, men også generelt sett, som hverken kunne, praktiserte eller hadde satt seg inn i ordningen. Temaet ble desto mer interessant etter å snakket med juristen, Tov Svalastog, i Utrykningspolitiet i tillegg til å ha lest rapporten om ”Revidering av prikkbelastningsordningen”<sup>3</sup> samt forarbeidene<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) Om lov om endring i lov av 18. juni 1965 nr 4 om vegtrafikk, s. 3, punkt 2.1

<sup>2</sup> Kommentartutg., Gyldendal rettsdata, 2012 note 125

<sup>3</sup> Samferdselsdepartementet, ”Revidering av prikkbelastningsordningen”, *Rapport fra arbeidsgruppe*, 2009 s. 1-65

<sup>4</sup> Ot.prp. nr. 71 (2001-2002)

Noe av det som overrasket meg mest var at ved sist måling<sup>5</sup> i 2013, var det kun 26% av de med åtte prikker<sup>6</sup> som faktisk hadde fått inndratt sin førerrett. Altså kjørte 74% av de som egentlig skulle fått førerretten sin inndratt, lovlig på veien. Dette gjorde meg nysgjerrig på å finne ut mer om prikkbelastningsordningen, og hva årsaken til at en såpass liten andel faktisk hadde blitt fratatt sin førerrett; er loven uklar, eller svikter praksisen?

Før jeg begynte å skrive oppgaven hadde jeg inntrykk av at oppfølging av prikkbelastningsordningen og registrering av prikker, var god og fungerte bra. Det skulle ikke mye undersøkelse og kunnskap til før jeg fant ut at en slik praksis, ikke var realiteten.

## **1.2 Problemstilling, oppbygning og begrensning av oppgaven**

I denne oppgaven vil jeg gjøre rede for prikkbelastning som et forebyggende tiltak i politiets daglige tjeneste. Jeg vil først si noe om metoden jeg har valgt å bruke i oppgaven. Deretter vil jeg si litt generelt om politiets forebyggende arbeid og knyttet dette opp prikkbelastningsordningen. Videre vil jeg ta for meg hvor prikkbelastning er hjemlet, og hva som fremgår av paragrafen. Jeg vil så redegjøre for prikkbelastningssystemet som fremgår av forskrift om prikkbelastning, og drøfte noen problemstillinger knyttet til dette.

Jeg vil deretter gå nærmere inn på hvordan ordningen fungerer i praksis, og hvilke utfordringer og begrensninger vi i politiet står ovenfor med hensyn til ordningen generelt. Som følge av ordbegrensning vil jeg kun i liten grad mot slutten av oppgaven komme inn på hvordan Danmark praktiserer prikkbelastningsordningen. Jeg avslutter oppgaven med å oppsummere ”funnene” samt en liten evaluering av prikkbelastningsordningen.

Det er flere problemstillinger og drøftelser som hadde vært interessante å ta med i en slik oppgave, men som følge av antall tillatte ord har jeg vært nødt til å droppe og korte ned flere temaer/drøftelse. Hvordan en prikkbelastningsordning i andre land kontra Norge fungerer, er blant temaer som hadde vært interessante og aktuelle å tatt med.

---

<sup>5</sup> Se vedlegg ”Prikkestatistikk – per 1. juni 2013”

<sup>6</sup> Jfr forskrift om prikkbelastning (FOR-2003-09-19-1164) § 4 første ledd

## 2. Metode

I denne oppgaven har jeg valgt en juridisk problemstilling og vil med det anvende juridisk metode. Den juridiske metoden, altså rettskildelæren som omhandler hva en rettsregel går ut på, er den fremgangsmåten man tar i bruk når man skal komme frem til riktig rettsregel, og derav riktig juridisk resultat. Norsk rettskildelære er utviklet over lang tid, og den norske rettstradisjonens nærmere innhold er særlig klarlagt gjennom domstolpraksis.<sup>7</sup> Juridisk metode går altså ut på å finne ut av et rettsproblem.

Lovtekst og andre juridiske kilder jeg anvender i oppgaven kalles *rettskilder/rettskildefaktorer*. Rettskildefaktorer er råstoff eller argumentkilder som danner opphavet og bakgrunnen for rettsreglene og den juridiske argumentasjonen.<sup>8</sup>

Det at lovteksten i utgangspunktet skal tolkes ut fra en normal språklig forståelse, gjør at lovteksten ikke vil være den eneste rettskilden som teller når vi skal komme frem til et forsvarlig juridisk resonnement. Vi må nemlig også ta i bruk andre korrekte rettskilder, og tolke disse. Andre rettskildefaktorene finner vi i lovforarbeidene, rettspraksis og juridisk teori. Bruken av disse kildene styres av rettskildeprinsipper/rettskilderegler. Prinsippene avgjør hvilke rettskilder man kan bruke, hvordan man trekker ut et innhold av dem, og hvordan de veies opp mot hverandre. Rettskildeprinsippene kan deles i tre; relevans, slutning og vekt.<sup>9</sup>

For å gjøre det mer praktisk bruker vi oppgavens tema, prikkbelastning, til å forenkle det jeg akkurat har forklart. Rettskildefaktoren vil her være lovteksten hvor hjemmelen for en slik ordningen fremgår. For å trekke en slutning ut av lovteksten må ordlyden i bestemmelsen tolkes. Ettersom detaljene rundt prikkbelastning fremgår av forskriften, vil dette være en sentral rettskilde sammen med lovteksten. Før man kommer frem til et standpunkt må tolkningen vektes opp mot andre rettskilder som rettspraksis og forarbeidene.

I denne oppgaven tar jeg utgangspunkt i lovteksten som rettskilde. I lovteksten fremkommer prikkbelastningsordningen av vtrl. § 33 nr. 2. Detaljene for ordningen

---

<sup>7</sup> Erik Magnus Boe, *Grunnleggende juridisk metode*, 2. utgave, Oslo 2011 s. 15-16

<sup>8</sup> Boe, 2011, s. 84

<sup>9</sup> Boe, 2011, s. 81-82 og 84

fremkommer av forskrift om prikkbelastning. Lovteksten, vil imidlertid også måtte ses i lys av andre lovbestemmelser, spesielt de internasjonale bestemmelsene i Den europeiske menneskerettskonvensjon<sup>10</sup> (EMK), i norsk rett definert som menneskerettsloven (mnskr.). Menneskerettighetenes stilling har i norsk rett blitt styrket med tiden, noe også høyesterett har vist gjennom å legge betydelig vekt på menneskerettighetene ved bedømmelse i saker. Lovforarbeider er gjennomgående brukt i oppgaven da denne fremlegger formål, hensikt og bakgrunnen for et prikkbelastningssystem. Jeg vil også anvende rettspraksis, sammen med juridisk litteratur og etterarbeider, for å oppklare uenigheter og tolkningsspørsmål etter lovens ordlyd. Jeg har valgt å ta med de avgjørelsene jeg anser som mest aktuelle fra rettspraksis. Andre relevante rettskilder som rundskriv og reelle hensyn har jeg også tatt i bruk.

For å innhente de ulike rettskildene har jeg søkt i lovdata og rettsdata. Jeg har brukt internett for å innhente nødvendig juridisk litteratur.

### **3. Politiets forebyggende arbeid**

Lie definerer forebygging som ”(...) *det å være i forkant og forhindre at noe negativt skjer*”.<sup>11</sup> Vi vet at formålet med prikkbelastningsordningen er økt sikkerhet i trafikken. Gjennom praktisering av ordningen, som foretas av politiet i samarbeid med Statens Vegvesen, vil den offentlige sikkerhet opprettholdes ved å gi konsekvenser til de som begår straffbare handlinger og derav truer den alminnelige tryggheten i samfunnet. Vi får dermed en økt offentlig sikkerhet gjennom prikkbelastningssystemet som et forebyggende tiltak. Nettopp dette er blant de mål og oppgaver politiet har i utøvelsen av tjenesten, jfr politiloven (pol.) §§ 1 og 2. Det fremgår av pol. § 1 annet ledd at politiet gjennom forebyggende virksomhet skal være et ledd i samfunnet for å befeste borgernes trygghet og alminnelig trygghet.<sup>12</sup> Mens det etter pol. § 2 nr. 1 og 2 fremgår at politi skal forebygge og opprettholde den offentlig ro og sikkerhet, samt verne mot alt som truer den alminnelige tryggheten i samfunnet.

---

<sup>10</sup> Den europeiske menneskerettskonvensjonen av 4. november 1950

<sup>11</sup> Elisabeth Myhre Lie, *I forkant*, Oslo 2014 s. 21

<sup>12</sup> Jfr politiloven (pl) (1995) § 1 andre ledd

Politiets kriminalitetsforebyggende arbeid kan foregå på ulike måter og deles ofte inn i lokalorientert-, situasjonsorientert-, personorientert forebygging og Restorative Justice (gjenopprettende rettferdighet).<sup>13</sup> De ulike forebyggende metodene må vurderes opp i mot hva som ønskes oppnådd, og hvilket området det er snakk om. I tillegg vil det som er best for befolkningen og samfunnet som helhet, være av sentral betydning. Ut i fra dette får man et bedre bilde av hvilken metode/tiltak som bør settes inn for å oppnå et best mulig resultat. Målet er redusert kriminalitet og økt trygghet.<sup>14</sup>

Ved høring for det nye lovforslaget om et prikkbelastningssystem sa riksadvokaten at: *”En slik reaksjon vil trolig ha betydelig preventiv virkning, og således være egnet til å påvirke kjøreatferden. Det vil bidra til å redusere antall fare- og skadesituasjoner”*.<sup>15</sup> Riksadvokaten mener med dette at prikkbelastningen vil ha forebyggende effekt fordi man som følge av en eventuell prikkbelastning vil være mer varsom. Dette påvirker igjen kjøreatferden, og minsker risikoen for uønskede fare- og skadesituasjoner. Årsaken til mer varsomhet kan være så enkelt som at man ikke ønsker flere prikker, som ved flere overtredelser kan medføre tap av førerrett. I tillegg til en preventiv virkning<sup>16</sup> vil jeg påstå at en prikkbelastningsordning også har en reaktiv virkning da prikkbelastning er et hendelsesstyrt tiltak som settes i verk etter at lovbrudd har skjedd.<sup>17</sup> Det vil være en innsats for å hindre gjentakelse av nye overtredelser etter forskrift om prikkbelastning § 2.

Høyesterett ved Rt-2000-128, har sagt at *”Formålet med en slik ordning er å ramme de gjentatte, om enn ikke så store trafikkforseelsene. Prikkbelastningene skal minne føreren om at de er under oppsyn, og at videre overtredelser kan få konsekvenser”*.<sup>18</sup>

## 4. Hoveddel

### 4.1 Bakgrunn for prikkbelastningsordningen

Formålet med innføringen av en prikkbelastningsordning var økt sikkerhet for trafikantene, og færre drepte og skadde i trafikken.<sup>19</sup> I Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) ble

<sup>13</sup> Se politiets internettside (politiet.no) [https://www.politi.no/rad\\_fra\\_politiet/barn\\_og\\_unge/kriminalitetsforebygging/fakta/](https://www.politi.no/rad_fra_politiet/barn_og_unge/kriminalitetsforebygging/fakta/)

<sup>14</sup> Politidirektoratet, ”Strategiplan for forbyggende politiarbeid”, 2002-2005 s. 5 punkt 1

<sup>15</sup> Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) s. 10 punkt 6.1

<sup>16</sup> Preventiv virkning defineres som å forhindre at en uønsket situasjon oppstår. (Edvinsen, *Ordenstjeneste*, Høvik 2009, s. 18)

<sup>17</sup> Kjetil Edvinsen, *Ordenstjeneste*, Høvik 2009 s. 18

<sup>18</sup> Rt-2000-128

<sup>19</sup> Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) s. 2 punkt 1

det lagt frem forslag for å gi hjemmel for innføring av en ordningen med prikkbelastning av førerkort og inndragning av førerkort på slikt grunnlag. Proposisjonen<sup>20</sup> inneholder enkelte endringer fra høringsutkastet i 2000 hvor deriblant forslag til en forskrift om prikkbelastning ble fremlagt.<sup>21</sup> Det er videre blitt foretatt enkelte endringer både i lovhjemmelen for prikkbelastning, samt endring i forskriften om prikkbelastning. Endringene vil jeg ta for meg videre i oppgaven.

Hjemmelen for prikkbelastning ble opprinnelig innført som et nytt første ledd i vtrl. § 33 nr. 1<sup>22</sup>. Ved lovendring<sup>23</sup> i juli 2013 ble bestemmelsen tatt inn som nr. 2 i § 33. Gjennom å få lovbestemmelse om en mulig prikkbelastningsordning, jfr vtrl. § 33 nr. 2, fulgte det med hjemmel til å utarbeide en forskrift om prikkbelastning. Forskriften ble utarbeidet 19. september 2003, og prikkbelastningsordningen trådte i kraft 1. januar 2004. En slik ordning ville gjøre at et inndragningsvedtak, som følge av rettskraftig avgjorte forhold, ikke lenger var en skjønnsmessig vurdering av den enkelte politibetjent, men et skjematisk vedtak.<sup>24</sup>

Det fremgår av forarbeidene at det er nødvendig med et system som gir konkrete resultater ovenfor førere, som ved gjentatte overtredelser av vegtrafikklovgivningen viser manglende respekt for regelverket og liten aktsomhet i forhold til egen og andre trafikanters sikkerhet. Gjentatt uønsket trafikal atferd, bør derfor resultere i konsekvenser for førers førerrett, også der den enkelte overtredelsen alene ikke gir grunnlag for direkte inndragning av førerkortet.<sup>25</sup> Dette vil imidlertid en prikkbelastningsordning kunne fange opp.

## 4.2 Nærmere om vtrl. § 33 nr 2

Lovhjemmelen lyder som følger:

*Kongen kan gi forskrift om at retten til å føre førerkortpliktig motorvogn skal gå tapt for en bestemt tid av hensyn til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn, dersom rettighetshaveren har fått nærmere angitte straffbare*

---

<sup>20</sup> Ot.prp. nr. 71 (2001-2002)

<sup>21</sup> Kommentarutg., Gyldendal rettsdata, 2012 note 125

<sup>22</sup> Ved lov 21. juni 2002 nr 40

<sup>23</sup> Ved lov 4. juli 2003 nr. 77

<sup>24</sup> Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) s. 9 punkt 5

<sup>25</sup> Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) s. 2 punkt 1



*handlinger registrert et bestemt antall ganger i løpet av en fastsatt tidsperiode. Det kan fastsettes ulik registrering av ulike straffbare handlinger, og avhengig av om vedkommende har førerrett med eller uten prøveperiode. Det kan settes vilkår for å få føreretten tilbake.*

Paragrafen gir som tidligere nevnt lovhjemmel til å fastsette et system med prikkbelastning av førerkort. Hjemmelen forutsetter imidlertid at det blir gitt nærmere forskrift om ordningen<sup>26</sup>, følgelig ut fra de muligheter og begrensinger ordlyden innebærer.<sup>27</sup> Til tross for at det er Kongen som har en slik myndighet, skal ”Kongen” forstås som ”Regjeringen”. Regjeringen fremlegger dermed forslag til en forskrift, som sanksjoneres av Kongen i statsråd.

Detaljeringsgraden i en prikkbelastningsordning gjør imidlertid at forholdet ikke kunne reguleres direkte i loven, men i en forskrift.<sup>28</sup> Detaljene for prikkbelastningssystemet fremkommer derfor av ”forskrift om prikkbelastning”.

Begrepsbruket ”inndragning av førerkort” ble ved lovendring<sup>29</sup> endret til ”tap av førerrett”. Hovedårsaken til dette var at det var naturlig å knytte terminologien til føreretten framfor til førerkortet som kun er et bevis for føreretten.<sup>30</sup> Denne endringen fikk også konsekvenser generelt for både kompetanse og prosess knyttet til tap av førerrett. Før endringen var politiet ilagt kompetansen til å fatte vedtak om inndragning av førerkortet, mens den nå er ilagt domstolene.<sup>31</sup> Kompetanseoverføringen gjaldt likevel bare i saker hvor tap av førerrett var aktuelt som følge av en straffbar handling,<sup>32</sup> eksempelvis straffbare forhold som fanges opp av prikkforskriften.

Som følge av lovendring i 2013, ble begrepet ”eller allmenne hensyn” tilføyd i tillegg til ”hensyn til trafikksikkerheten”.<sup>33</sup> En slik endring ble gjort for å klargjøre at prikkbelastning ikke bare gjaldt overtredelser av ordinære fartsgrenser, men også

---

<sup>26</sup> Kommentartutg. Gyldendal rettsdata, 2012 note 125

<sup>27</sup> Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) s. 9, punkt 5

<sup>28</sup> Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) s. 2 punkt 1

<sup>29</sup> Endret ved lov 4. juli 2003 nr. 77 jfr Ot.prp.nr. 52 (2002-2003) Om lov om endringer i vegtrafikkloven mv.

<sup>30</sup> Bjørn Engstrøm, ”Fra inndragning av førerkort til tap av førerrett”, *Lov og rett*, 03/2004 s. 157-174 (s.158)

<sup>31</sup> Samferdselsdepartementet, ”Revidering av prikkbelastningsordningen”, 2009 s. 8 punkt 2.1

<sup>32</sup> Bjørn Engstrøm, 03/2004 s.158

<sup>33</sup> Ved lov 21. juni 2013 nr 103 jfr Prop. 126 L (2012-2013)

miljøfartsgrenser.<sup>34</sup> Hensyn til miljøet, herunder befolkningens helse, betegnes i vegtrafikkloven som et allment hensyn<sup>35</sup> som kan begrunne tap av førerrett.

### 4.3 Redegjørelse for forskrift om prikkbelastning

I forskrift om prikkbelastning fremlegges detaljene som inngår i prikkbelastningsordningen. Forskriften gjelder for personer bosatt i Norge, og som er fører av motorvogn som krever førerkort, jfr forskriften § 1.

Statens Vegvesen er databehandler for Prikkbelastningsregisteret og behandler opplysningene på vegne av Politidirektoratet.<sup>36</sup> Registreringen av prikker på den enkelte førerkortinnehaver blir ført i det sentrale systemet, noe politiet selv har ansvar for å meld inn. Registeret er kun tilgjengelig for politiet og vegvesenet<sup>37</sup>. Det er også kun disse som har myndighet til å ilegge fører prikker.

I rapport om ”Revidering av prikkbelastningsordningen” fra 2008, ble et fåtall av forslagene om endring av forskriften, fremmet. Rapporten medførte likevel enkelte endringer, utvidelser og tilføyelser av prikkforskriften.<sup>38</sup>

#### 4.3.1 Hvilke straffbare handlinger medfører prikkbelastning?

I prikkforskriften § 2 fremgår det hvilke straffbare handlinger som medfører prikkbelastning. ”Straffbare handlinger” gjelder forhold som er avgjort ved rettskraftig dom, vedtatt forelegg eller vedtatt forenklet forelegg. Dermed vil en dom som ikke er rettstridig, heller ikke bli fulgt og av denne forskrift. Den straffbare handlingen må heller ikke ha medført direkte tap av førerretten. De straffbare forholdene som inngår i ordningen er ment å være alvorlige vegtrafikkovertrедelser, men ikke så alvorlig at de kvalifiserer for direkte tap av førerretten ved første gangs overtrедelse.<sup>39</sup> Følgende overtrедelser vil gi prikkbelastning etter forskriften § 2 første ledd:

---

<sup>34</sup> Kommentartutg. Gyldendal rettsdata, 2012 note 131

<sup>35</sup> Jfr vegtrafikkloven § 33 nr. 1

<sup>36</sup> Politidirektoratets rundskriv av 17. oktober 2012 (RPOD-2012-4), *Instruks – ansvar og oppgaver knyttet til prikkbelastningsregisteret*, nr 2012/004

<sup>37</sup> Ot.prp. nr. 71 (2001-2002)

<sup>38</sup> Ved lov 20. mai 2011 nr. 509

<sup>39</sup> Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) s. 3 punkt 1

- Brudd på fartsgrensene
- Kjøring i strid med trafikklyssignal
- Ulovlig forbikjøring
- Overtredelse av vikepliktsregler
- Kjøring i sperreområde
- For liten avstand til forankjørende
- Kjøring med trimmet motorsykkel/moped
- Unnlatt sikring av passasjer under 15 år

Forholdene er enkle lovbestemmelser som er basert på enkle konstaterbare lovbrudd som i utgangspunktet medfører et forenklet forelegg. Altså vil overtredelser etter vegtrafikkloven som medfører anmeldelse (eks. grove fartsovertredelser) eller gebyr (eks. kjøring uten eget bilbelte), ligge i hver sin ende av hvilke forhold som ikke omfattes av prikkforskriften.

De straffbare handlingene som gir prikkbelastning har ikke alltid vært de samme som foreligger i dag. Ved lovendringen<sup>40</sup> ble nr. 6-9 tilføyd forskriften § 2.

### **4.3.2 Hvor mange prikker registreres for hver overtredelse?**

Antall prikker som registreres for hver overtredelse fremkommer av § 3 annet ledd. Under høringsrunden for lovforslaget ble det fastslått at den enkelte overtredelse skulle registreres med to prikker, mens fartsovertredelser i nedre skikt skulle registreres med en prikk.<sup>41</sup> Etter lovendringen<sup>42</sup> i 2011 skulle hver overtredelse registreres med tre prikker, mens mindre fartsovertredelser samt unnlattelse av å sikre passasjerer under 15 år, gi to prikker<sup>43</sup>. Antall prikker fører blir registrert med, avhenger derfor av hvilken lovovertrødelse som blir begått. Med lovendringen fulgte også en tilføydelse i § 3 annet ledd hvor førere med prøveperiode nå skulle få dobbelt antall prikker for hver enkelt overtredelse, enn en fører uten prøveperiode, jfr forskrift om førerkort § 4-2<sup>44</sup>.

<sup>40</sup> Ved lov 20. mai 2011 nr. 509

<sup>41</sup> Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) s. 9 punkt 5

<sup>42</sup> Endret ved lov 20. mai 2011 nr. 509

<sup>43</sup> Jfr forskrift om prikkbelastning § 3 annet ledd

<sup>44</sup> Forskrift om førerkort m.m. (FOR-2014-01-19-298) § 4-2

Det var i rapport om ”Revidering av prikkbelastningsordningen”<sup>45</sup> det ble det fremmet forslag om å ilegge førere med prøveperiode dobbelt antall prikker ved de overtredelsene som omfattes av ordningen. Skjerpingen hadde bakgrunn i at førere med prøveperiode er dokumentert mer ulykkesutsatt, og dermed har en høyere ulykkesrisiko enn førere med erfaring. En slik lovendring ble derfor ansett å være hensiktsmessig.<sup>46</sup> Det fremkommer av § 33. nr. 2 at det kan: ”(...) fastsettes ulik registrering av ulike straffbare handlinger, og avhengig av om vedkommende har førerrett med eller uten førerprøve.” På bakgrunn av lovens ordlyd var det hjemmelsgrunnlaget for endring i forskriften som ble vedtatt og trådte i kraft i 2011<sup>47</sup>.

### 4.3.3 Hva om varsling ikke er foretatt?

Det fremgår av forskriften § 3 fjerde ledd at den som blir registrert med minst fire prikker, snarest mulig skal varsles skriftlig. Kan man likevel tape førerretten ved åtte oppnådde prikker dersom man på forhånd ikke har mottatt varsel?

En person anket over kjennelse om midlertidig tap av førerrett og beslag av førerkort som følge av mer enn åtte registrerte prikker da fører ikke hadde mottatt varsel om prikkbelastning i henhold til forskriften § 3 fjerde ledd. Høyesterett<sup>48</sup> besluttet anken forkastet på bakgrunn av at det i forskriften § 4 første ledd første punktum ikke fremkommer noe krav til varsel om registrering av prikker. Høyesterett la vekt på at varsel må ses på som tiltak for å hindre flere overtredelser, ikke som vern mot tap av førerkort.

Det er likevel viktig at varsling finner sted for å tilstrebe størst mulig forutsigbarhet for publikum. Unnlatt overholdelse av varslingsplikten vil imidlertid ikke ha rettslig betydning for gyldigheten av inndragningsvedtak.<sup>49</sup>

En annen begrunnelse for varsling vil være varslingens forebyggende effekten. Gjennom at folk blir informert om hvor mange prikker de har, samt hvor mange prikker de er fra å miste førerretten, vil gjøre tiltaket mer forebyggende. Folk vil da bli påminnet sin prikkstatus, og grensen for inndragning. Kanskje ville det mest

<sup>45</sup> Samferdselsdepartementet, ”Revidering av prikkbelastningsordningen”, 2009

<sup>46</sup> Samferdselsdepartementet, ”Revidering av prikkbelastningsordningen”, 2009 s. 20 punkt 6.2

<sup>47</sup> Endret ved lov 20. mai 2011 nr. 509

<sup>48</sup> Rt-2012-1850

<sup>49</sup> Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) s. 12 punkt 7

hensiktsmessige og mest forebyggende vært om varsling faktisk hadde blitt foretatt etter hver enkelt overtredelse?!

Hva forskriften legger i ”snarest” vil variere utfra hver enkelt situasjon. Forhold som kan ha betydning kan være antatt saksbehandlingstid, først og fremst med tanke på av hvem og hvordan fører er tatt for overtredelsen.<sup>50</sup> Eksempelvis må man forvente lengre saksbehandlingstid dersom man blir tatt i en fotoboks kontra en trafikk kontroll.

#### **4.3.4 Kan den enkelte prikkbelastning påklages?**

Den enkelte registrering av prikk er ikke gjenstand for klage, jfr forskriften § 3 femte ledd. Bakgrunnen for dette er at den enkelte ileggelse av prikk ikke betraktes som et enkeltvedtak, og kan dermed ikke påklages etter forvaltningslovens bestemmelser. Det understrekes at en prikkregistrering ikke vil være basert på skjønnsmessige vurderinger, men en konsekvens av rettskraftig avgjorte straffbare forhold. En klagerett vil dermed ikke anses nødvendig. En klagerett på den enkelte ileggelse av prikk vil derimot svekke effekten av ordningen vesentlig, i tillegg til å medføre en betydelig kostnadsøkning.<sup>51</sup>

Til tross for at man ikke kan påklage en prikkbelastning etter at forholdet er rettstridig avgjort, kan man likevel si seg uenig og dermed bestride det enkelte forholdet. Dette gjør man gjennom å ikke vedta det forenklet forelegget alternativt forelegget. Saken vil dermed bringes videre opp for retten, som vil avsi dom i saken basert på de beviskrav som gjelder i straffesaken. Vedkommende vil også ha mulighet til å anke rettens avgjørelse.

#### **4.3.5 Hvor mange prikker kan fører ha før inndragning av føreretten?**

Dersom man til sammen i løpet av en treårsperiode registreres med åtte pikker, vil man tape føreretten, jfr § 4 første ledd.

Som det fremgår av forskriften beregnes treårsperioden fra tidspunktet da den tidligere overtredelsen var rettskraftig avgjort til gjerningstidspunktet for siste

---

<sup>50</sup> Hva som regnes som urimelig lang saksbehandlingstid blir drøftet på s. 15-16 punkt 4.3.8

<sup>51</sup> Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) s. 12 punkt 7

overtredelse det blir ilagt straff for. Treårsperioden regnes for hver enkelt overtredelse.

Grunnlaget for tap av føreretten er i dag fastsatt til åtte prikker, men slik har det ikke bestandig vært. I høringsrunden ble det bestemt at man ved seks prikker ble kvalifisert til å miste føreretten, altså to prikker under grensen som er satt i dag. Som følge av en økning i maksimal antall prikker før inndragning av føreretten, men også en økning i antall prikker per overtredelse, har gjort at man i utgangspunktet nå kan ha færre overtredelser før førerkortet blir inndratt.

#### **4.3.6 Hvor lenge skal føreretten tilbakekalles?**

Tapstiden på inndragning av førerkort følger som hovedregel av vtrl. § 33 nr. 1 jfr tapsforskriften. I de tilfeller hvor prikkbelastningen i seg selv gir grunnlag for inndragning av føreretten, vil tapstiden fremkomme av prikkforskriften § 4 første ledd. Dersom kravene i § 4 første ledd ellers er oppfylt, vil tapstiden settes til seks måneder. Hva om en fører etter siste overtredelse nå er registrert med åtte prikker, mens en annen fører får prikkbelastning og totalt ender opp på ti prikker. Vil tapstiden være lik i de to tilfellene?

Lagmannsretten<sup>52</sup> kom i 2008 frem til at tapstid på seks måneder etter forskriften § 4 første ledd, kun kan fravikes unntaksvis da *"(...) en konsekvent og forutsigelig håndhevelse av trafikkreglene er et viktig virkemiddel for å fremme trafiksikkerheten"*. Begrunnelsen for uttalelsen kom som følge av en avgjørelse foretatt av høyesterett<sup>53</sup> i 2005 som sa det var nødvendig at en skjematisk praksis ble videreført da dette både var ressursbesparende, og faren for at mange flere lovovertridere nektet å vedta forelegget, heller ikke ble så stor.

Det vil si at det ikke medfører lengre tapstid om man på tidspunktet ved siste overtredelse hadde flere enn åtte prikker. Tapstiden på seks måneder er derfor i utgangspunktet ufravikelig og konstant.<sup>54</sup>

---

<sup>52</sup> Dom fra Agder lagmannsrett av 17. mars 2009 (La-2008-196388)

<sup>53</sup> Rt-2005-641

<sup>54</sup> Rt-2005-641

I dommen fra lagmannsretten<sup>55</sup> ble det også tatt opp til diskusjon hvorvidt ”allmenne hensyn” etter vtrl. § 33 nr. 2, hadde innflytelse i bedømmelsen om fører tapte føreretten som følge av at førerkortet i mellomtiden av rettsaken hadde innehatt føreretten. Lagmannsretten kom frem til at det ikke ville foreligge en konkret vurdering i det enkelte tilfelle hvorvidt det ansås påkrevd av hensyn til trafikksikkerheten at tap av førerett burde idømmes, jfr vtrl. § 33 nr. 2 jfr forskriften § 4 jfr § 2. Utmålingen følger av en meget spesifisert prikkbelastningsordning, se forskrift, at en streng, forutsigelig og konsekvent håndhevelse av sanksjonene mot vanlige trafikkforseelser i seg selv må anses å være et viktig virkemiddel for å fremme trafikksikkerheten.<sup>56</sup>

#### **4.3.7 Hvor lenge skal føreretten tilbakekalles dersom fører får direkte inndragning av føreretten og fra før av har prikker?**

Overtredelsen som i seg selv fører til direkte inndragning av føreretten fremgår av vtrl. § 33 nr. 1 jfr tapsforskriften. Ved en slik inndragning er dermed prikkforskriften ikke gjeldende. Dersom førerkortinnehaver begår en slik grov trafikkovertrødelse og på dette tidspunktet allerede har prikker for tidligere overtrødelse<sup>57</sup>, skal dette tas med i vurderingen ved fastsettelse av rettighetstapets lengde, jfr prikkforskriften § 5. Hva blir tapstiden dersom fører har prikker fra tidligere, og varierer tapstiden med antall registrerte prikker?

Høyesterett<sup>58</sup> måtte ta stilling til nettopp dette da det i en sak ble spørsmål om hvilken betydning lengden av tapet fikk, som følge av direkte førerkortinndragning, da siktede fra før av var registrert med to prikker. Siktede ble fratatt sin førerett som følge av å ha kjørt i 81 km/t i en 50 sone, jfr vtrl. § 33 nr. 1, og på grunn av overtrødelsen ville miste føreretten i fem måneder.<sup>59</sup> Det vesentlige var at siktede fikk en tapsforlengelse på tre måneder etter tapsforskriften § 2-9 som følge av at han for en tidligere overtrødelse var registrert med to prikker. Det fremgår av tapsforskriften § 2-9 at tapsperioden forlenges ”(...) med 3 måneder for til og med 4 prikker, og med 5 måneder for til og med 7 prikker”. Høyesterettsdommen tok for seg hvorvidt tre måneder forlengelse også gjaldt dersom fører kun var registrert med to og ikke tre

<sup>55</sup> Dom fra Agder lagmannsrett av 17. mars 2009 (La-2008-196388)

<sup>56</sup> Dom fra Agder lagmannsrett av 17. mars 2009 (La-2008-196388)

<sup>57</sup> Jfr prikkforskriften § 2

<sup>58</sup> Rt-2009-1677

<sup>59</sup> Forskrift om tap av retten til å føre motorvogn mv. (tapsforskriften) (FOR-2003-12-19-1660) § 2-2 nr. 3

prikker. Høyesterett kom frem til at tapsforlengelse ikke var å anse som urimelig. Tapstiden vil være skjematisk etter tapsforskriften § 2-9 da en fører med én prikk får samme forlengelse av tapsperioden som en med fire prikker. Høyesterett la særlig vekt på tapsforskriftens klare ordlyd og dens formål i bedømmelsen sin: "(...) *tapslengden er entydig og lik for alle og gir motorvognførere som har fått prikkbelastning, et klart insitament til å unngå slike lovbrudd*".<sup>60</sup>

Det vil dermed tillegges en tapstid på tre måneder uavhengig om fører har to eller fire prikker på tidspunktet vedkommende mister føreretten, som følge av direkte inndragning, jfr tapsforskriften § 2-9. Det samme vil gjelde dersom fører på tapstidspunktet har fra fem og opp til syv prikker, hvor fører da vil få en tapsforlengelse på fem måneder.

#### **4.3.8 Hva anses som "urimelig hardt" og "særdeles formildende omstendigheter" etter forskriften § 6?**

Etter forskriften § 6 annet ledd kan inndragning av føreretten settes under seks måneder dersom tap av føreretten ellers vil virke "urimelig hardt" og det foreligger "særdeles formildende omstendigheter" ved overtredelsen. Men hvordan blir lovens ordlyd anvendt i praksis?

Høyesterett<sup>61</sup> tok opp nettopp dette spørsmålet i en dom hvor fører i alt hadde pådratt seg ni prikker over en treårsperiode. Fører anså det som uforholdsmessig å miste føreretten i seks måneder som følge av at overtredelsen hadde skjedd to år før han møtte i retten, hvor førerkortet i mellomtiden ikke hadde vært beslaglagt. Høyesterett kom frem til at endelig pådømmelse, en tapstid på seks måneder, ikke var å anse som uforholdsmessig. Hovedregelen i prikkforskriften § 4 ble dermed ikke fraveket.

Om rettighetstapet vil virke "urimelig hardt" og om det foreligger "særdeles formildende omstendigheter", må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Dette er kumulative vilkår, og begge vilkårene må derfor være oppfylt for å kunne fravike hovedregelen med en tapstid på seks måneder.

---

<sup>60</sup> Rt-2009-1677

<sup>61</sup> Rt-2009-1281



Formålet med bestemmelsen er i utgangspunktet å motvirke at uforholdsmessig lang saksbehandling hos påtalemyndighet og domstol skal ramme siktede urimelig hardt. Likevel må det påberopes lengre saksbehandlingstid om man eksempelvis blir tatt i automatisk trafikkontroll o.l., enn ved en manuell trafikkontroll.<sup>62</sup> Det må derfor tas en selvstendig vurdering om begge vilkårene er oppfylt i hvert enkelt tilfelle. Det fremgår av begrepene ”urimelig” og ”særdeles” at terskelen er høy for at dette skal foreligge.

#### 4.4 Den europeiske menneskerettskonvensjon om forbudet mot dobbeltstraff

##### 4.4.1 Problematikk rundt inndragning av føreretten i ettertid

Vi kan her ta utgangspunkt i at en person blir stoppet i kontroll som følge av at han har kjørt på rødt lys i et lyskryss. Denne overtredelsen medfører tre prikker.<sup>63</sup> Patruljen får beskjed fra operasjonssentralen at fører fra før av har seks prikker. Fører vil dermed nå ha ni prikker totalt. Overtredelsen som egentlig medfører et forenklet forelegg, skal i stedet ende med en anmeldelse. Hva skjer dersom patruljen ikke får opplyst prikkstatusen til fører, og dermed gir et forenklet forelegg for siste overtredelse? Kan føreretten da inndras i ettertid?

Den korrekte fremgangsmåten i dette tilfellet ville vært om fører hadde blitt anmeldt og fått førerkortet beslaglagt på stedet. Som følge av anmeldelse vil påtalejuristen da sendt ut et forelegg til fører, hvor også tap av føreretten som følge av prikkbelastningen, hadde blitt fastsatt. Fører kunne da valgt å vedta forelegget og dermed godtatt betingelsene, eller å ikke vedta forelegget hvor saken normalt vil bringes inn for retten.

Førere som i dag innehar åtte prikker, som da ikke skulle hatt føreretten, ilegges i flere tilfeller et forenklet forelegg. Problemet er da at i det fører signerer og dermed vedtar det forenklet forelegget, vil grunnlag for inndragning av føreretten ikke lengre være til stedet. Det samme gjelder i de tilfeller hvor tap av føreretten ikke fremgår av et ordinært forelegg som vedtas eller i grunnlaget for domstolsbehandlingen. Forholdet er rettskraftig avgjort, og vil normalt ikke kunne omgjøres. Politiet må

---

<sup>62</sup> Rt-2009-1281

<sup>63</sup> Jfr forskrift om prikkbelastning § 3 andre ledd jfr § 2 første ledd nr. 3

derfor avvente til neste vegtrafikkovertrødelse føreren begår, før det igjen er grunnlag for tap av førerett.<sup>64</sup>

Dette er slått fast i en avgjørelse avsagt av Agder lagmannsrett 4. oktober 2006.<sup>65</sup> Påtalemyndigheten hadde i denne saken gått inn i ettertid og besluttet beslag av førerkort som følge av ni prikker innen en treårsperiode. Lagmannsretten kom frem til at det ikke var adgang til midlertidig tilbakekall av føreretten og senere tap av førerett etter at siktede hadde vedtatt forenklet forelegg utstedt etter hjemmel i prikkforskriften. Årsaken til dette lå i at inndragning av føreretten ikke ble nevnt i forelegget og at forelegget var bindende. Det er derfor ikke adgang til å legge inn nye betingelser/følger i ettertid. Tapet av føreretten må derfor vurderes i sammenheng med den samlede reaksjon knyttet til det eller de forhold som uløste spørsmål om tap av føreretten.<sup>66</sup>

Det oppstår også spørsmål om fastsettelse av tap av førerett i ettertid kan være i strid mot forbudet mot dobbeltstaff. Jeg vil derfor redegjøre litt for praksisen da politiet tidligere hadde kompetansen til å inndra føreretten. Til tross for at dette var før det ble utarbeidet en prikkbelastningsordning, vil kompetanseoverføringen likevel ha konsekvenser for prikkbelastningsordningen nettopp fordi politiet nå ikke har myndighet til å inndra føreretten i ettertid av en rettskraftig avgjørelse.

**4.4.2 Tolkning av ”dobbeltstraff” etter Den europeiske menneskerettskonvensjon** Menneskerettsloven<sup>67</sup> ble i 1999 vedtatt i Norge. Enkeltindividet som nå ble satt mer i fokus og i større grad vernet, var trolig årsaken til at det ved årsskifte 1999-2000 ble stilt spørsmål om inndragning av førerkortet besluttet av politiet etter gjennomført strafforfølging, kunne være i strid med dobbeltstraffforbudet.<sup>68</sup> Forbudet mot dobbeltstraff etter EMK protokoll 7 artikkel 4 nr 1, er gjeldene i norsk rett og skal ved motstrid gå foran bestemmelser i annen lovgivning, jfr menneskerettsloven § 3 jfr § 2.

Oversatt til norsk fremgår det av EMK<sup>69</sup> at:

---

<sup>64</sup> Samferdselsdepartementet, ”Revidering av prikkbelastningsordningen”, 2009 s. 41 punkt 6.6

<sup>65</sup> Dom fra Agder lagmannsrett av 4. oktober 2006 (La-2006-135604)

<sup>66</sup> Dom fra Agder lagmannsrett av 4. oktober 2006 (La-2006-135604)

<sup>67</sup> Den europeiske menneskerettskonvensjon av 21. mai 1999

<sup>68</sup> Bjørn Engstrøm, 03/2004 s.161

<sup>69</sup> Jfr Den europeiske menneskerettskonvensjon av 4. november 1950 artikkel 4 nr. 1 i Protokoll 7

*”ingen skal kunne bli stilt for retten eller straffet på ny i en straffesak under den samme stats domsmyndighet, for en straffbar handling som han allerede er bli endelig frikjent eller domfelt for i samsvar med loven og rettergangsordningen i straffesaker i denne stat”.*

Det vil si at en person ikke kan straffes for samme straffbare handling to ganger.

Hvorvidt tap av førerkort var å anse som dobbeltstraff kom opp for høyesterett i 2002 ved Rt-2002-1216. Året før hadde samme sak vært oppe i lagmannsretten<sup>70</sup> og endt med at fører fikk beholde førerkortet som følge av at lagmannsretten mente at tapet stred mot dobbeltstraffforbudet i EMK. I høyesterettsdommen, ved Rt-2002-1216, kom derimot høyesterett frem til at tap av førerkort ikke var å anse som straff, og kunne derfor heller ikke stride mot dobbeltstraffforbudet<sup>71</sup>. Fører fikk derfor inndratt sin førerrett. I høyesterettsdommen ble det vektlagt at inndragning innebar en prosess som var knyttet til to virkninger til samme handling hvor inndragningen var en direkte følge av straffedommen og bygget direkte på dommen. Forutsetningen for dette var at begge sanksjonene (dom og inndragning) var iverksatt i *rimelig tidsmessig nærhet, uten ugrunnet passivitet*, jfr konvensjonens artikkel 6 nr. 1. Saksbehandlingen i følgende høyesterettsdom, var klart ikke i strid med artikkel 6 nr. 1.<sup>72</sup> Likevel ble det foretatt en kompetanseoverføring.

#### **4.4.3 Kompetanseoverføring**

Det ble i 2003 gjennomført en kompetanseoverføring<sup>73</sup> hvor tap av førerretten i hovedsak nå skulle besluttes av domstolene<sup>74</sup>, og ikke politiet. Da politiet hadde myndigheten, altså før prikkbelastningsordningen trådte i kraft, ble fører etter å ha vedtatt forenklet forelegg for overtredelsen, i ettertid forhåndsvarslet om inndragningen. Dette gjaldt alle overtredelser som etter vegtrafikkloven medførte tap av førerkort<sup>75</sup>, jfr vtrl. § 33. Det var en forvaltningsavgjørelse som kunne påklages etter forvaltningsloven.

<sup>70</sup> Dom fra Frostating lagmannsrett av 16. oktober (LF-2001-353)

<sup>71</sup> Jfr Den europeiske menneskerettskonvensjon av 4. november 1950 artikkel 4 nr. 1 i Protokoll 7

<sup>72</sup> Rt-2002-1216 og Bjørn Engstrøm, 03/2004 s.162

<sup>73</sup> Jfr lov 4. juli 2003 nr. 77

<sup>74</sup> Se prikkforskriften § 6 første ledd

<sup>75</sup> ”Tap av førerkort” er nå endret til ”tap av førerretten” i vtrl. § 33 nr. 2 se redegjørelse s. 8 punkt 4.2

Årsaken til kompetanseoverføringen var for å avskjære diskusjon om politiets inndragning av førerkort etter gjennomført straffeforfølgning, kunne stride mot dobbeltstraffforbudet i EMK<sup>76</sup>.<sup>77</sup> Mye av bakgrunnen for overføringen hadde opphav i avgjørelser tatt av tingretten hvor dommerne ved flere anledninger sluttet at en slik inndragning var i strid med dobbeltstraffforbudet. Til tross for at høyesterett<sup>78</sup> kom frem til at inndragning av førerrett ikke var å anse som straff og dermed ikke stred mot dobbeltstraffforbudet, valgte Stortinget likevel å overføre kompetansen til domstolene. Dette for at ordningen skulle være mest mulig i samsvar med EMK ved at både straff og tap av førerkort ble ilagt av samme instans, på samme tid.<sup>79</sup> Videre diskusjon og usikkerhet om ”dobbeltstraff” opp i mot inndragning, ville da blitt unngått.

#### **4.4.4 Dobbeltstraff – flere tolkninger av begrepet?**

Da jeg snakket med Tov Svalastog fikk jeg opplyst at prikkbelastningsordningen i Danmark (”klippekort”) lyktes bedre enn i Norge. I Danmark kan inndragningen av førerkort skje i ettertid av en rettskraftig avgjørelse når grensen for antall prikker er oppnådd.<sup>80</sup> Vi kan da stille oss spørsmål om hvorfor Danmark kan gjøre dette, men ikke Norge når begge landene må forholde seg til EMK? Svaret på dette er så enkelt som at Danmark har en annen tolkning av konvensjonens begrep ”dobbeltstraff”. Kan muligheten til å inndra førerretten i ettertid være løsningen for en bedre prikkbelastningsordning?

Det vil si at det faktisk er dobbeltstraffforbudet som har gjort at politiet ikke lengre har myndighet til å inndra førerretten i ettertid. På bakgrunn av at høyesterett har kommet frem til at en slik inndragning ikke er å anse som straff og dermed ikke inngår i dobbeltstraffproblematikken, vil en lovendring i nasjonal rett etter mitt syn være mulig å tillate og vil kunne være en løsning på ”problemet”. Man kan også underbygge dette med at flere land, ikke bare Danmark, som også må forholde seg til EMK, lovlig kan inndra førerretten i ettertid.

---

<sup>76</sup> Den europeiske menneskerettskonvensjon av 4. november 1950

<sup>77</sup> Samferdselsdepartementet, ”Revidering av prikkbelastningsordningen”, 2009 s. 9 punkt 2.1

<sup>78</sup> Rt-2002-1216

<sup>79</sup> Samferdselsdepartementet, ”Revidering av prikkbelastningsordningen”, 2009 s. 9 punkt 2.1

<sup>80</sup> Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000, *Sanktionspåstande mv. i færdselssager* (RA-2004-701-0010)

#### 4.5 utfordringer prikkbelastningssystemet står ovenfor i praksis

Per i dag er kun et fåtall av politiets biler utstyrt med det nødvendige utstyr patruljen trenger for å sjekke opp prikkregisteret. Hver patrulje er derfor avhengig av vegnettet for å få oppgitt prikkstatus. Patruljen må dermed kontakte operasjonssentralen ved bruk av mobiltelefon eller politiets samband.<sup>81</sup> Dette kan medføre problemer da det ikke alle steder er sambandsdekning/mobildekning, i tillegg til at operasjonssentralen i travle tider ikke alltid er tilgjengelig. Uavhengig av årsak, vil dette medføre at man ikke får oppgitt prikkstatus til fører.

Etterslep i prikkregisteret er også en utfordring systemet står ovenfor.

Fartsovertredelser registrert av automatisk trafikkontroll og saker hvor fører ikke har vedtatt forelegget eller anket saken, er eksempler på saker som vil medføre en lengre saksbehandlingstid. Prikkene vil derfor ikke registreres før en stund etter at overtredelsen er begått, og registeret synliggjør derfor heller ikke prikkene. Prikkstatusen blir dermed unøyaktig.<sup>82</sup>

### 5. Avslutning

Prikkbelastningsordningen har grunnlag for å kunne være et godt forebyggende tiltak i trafikken, men slik det er i dag er hverken kapasiteten, det tekniske eller ressursene til stedet for en slik praksis. Tallene jeg i innledningen presenterte som ga en pekepinn på førere som likevel hadde føreretten til tross for åtte prikker, gir en indikasjon på at ordningen reelt sett ikke fungerer optimalt. Det kan tenkes at en viktig årsak er at nesten ingen politibiler er utstyrt med egen maskin/Ipad som kan sjekke opp i prikkregisteret. Av økonomiske årsaker er det likevel ikke bare å utstyre alle biler med det nødvendige utstyr.<sup>83</sup> Man er derfor avhengig av operasjonssentralen for å kunne sjekke opp i registeret som ikke bare vil være utfordrende i travle tider, men også hvor den generelle dekningen er begrenset. Jeg jobbet selv på en politistasjon hvor vi flere steder i distriktet hverken hadde sambands- eller mobildekning, og man av den grunn ikke fikk tilgang på prikkregisteret.

---

<sup>81</sup> Samferdselsdepartementet, "Revidering av prikkbelastningsordningen", 2009 s. 41 punkt 6.5

<sup>82</sup> Samferdselsdepartementet, "Revidering av prikkbelastningsordningen", 2009 s. 41 og 42 punkt 6.6

<sup>83</sup> Samferdselsdepartementet, "Revidering av prikkbelastningsordningen", 2009 s. 41 punkt 6.5

Den viktigste begrensingen vi står ovenfor når det kommer til prikkbelastningsordningen vil jeg si er myndigheten politiet er fratatt; det å kunne inndra føreretten i ettertid. Som følge av høyesterettsavgjørelsen<sup>84</sup>, hvor inndragning av føreretten ble fastslått til ikke og anses som straff, har jeg vanskelig for å se at dette da strider mot dobbeltstraffforbudet etter EMK. Danmark med andre europeiske land må også forholde seg til menneskerettighetene i EMK, og man kan dermed stille seg spørsmål om hvorfor andre land lovlig kan inndra føreretten i ettertid. Jeg ser derfor ikke noen annen forklaring enn at det er nasjonal rett som hindrer oss i en slik inndragning. Derfor vil trolig en endring av norsk lovgivning, som altså ikke vil stride mot EMK, kunne være en løsning for å optimalisere effekten på ordningen.

Det er grunn til å tro at enkelte polititjenestepersoner ikke har den nødvendige kunnskap og praktisering av prikkbelastningsordningen som er ønskelig. Den enkelte politibetjent må selv ta ansvar for oppfølging av ordningen. Det vil si at man ved hver bilkontroll er nødt til å sjekke opp i prikkregisteret og gi prikker ved overtredelser som medfører prikkbelastning. At noen politibetjenter er mer interessert og opptatt av trafikk enn andre er ikke til å unngå, men det er viktig at prikkbelastning gjøres til en rutine hvor førere ved overtredelse etter prikkforskriften § 2 alltid ilegges prikker. Forventningene til den enkelte politibetjent vil igjen speiles over på forventningene den enkelte politibetjent har til tilgang på nødvendig ressurser og utstyr til arbeidet.

Sett bort fra praktiseringen av prikkbelastningsordningen vil ordningen i seg selv ha en forebyggende effekt fordi folk er viten om ordningen, samt tar utgangspunkt i at den blir fulgt opp. Gjennom at folk er opplyst om ordningen vil dette i seg selv kunne forebygge mot ulykker i trafikken. Ordningen gjør at man stort sett ikke lengre kan kjøpe seg ut av gjentatte overtredelser oppnevnt i prikkbelastningsordningen, men i stedet kan risikere å miste føreretten med et visst antall prikker. Ordningen vil i større grad være mer rettferdig for hele befolkningen, uavhengig om man er rik eller fattig. Dette vil igjen medføre en økt forebyggende effekten hos rike, som satt litt på spissen, tidligere kunne begå trafikkovertrедelser gjennom å betale for deg.

---

<sup>84</sup> Rt-2002-1216

Jeg føler med dette at Norge i utgangspunktet har gode forutsetninger for og lykkes i et slikt tiltak, men ved å gjøre noen få justeringer/endringer. Man vil i større grad da kunne tilstrebe formålet med tiltaket som er økt sikkerhet i trafikken. Selv om det ikke foretas justeringer eller endringer, er det likevel viktig å sørge for at folk er informert om ordningen og at ordningen følges opp så godt det lar seg gjøre ut fra dagens forutsetninger.

## 6. Litteraturliste

Boe, Erik Magnus, *Grunnleggende juridisk metode*, 2. utgave (Oslo 2011)

Edvinsen, Kjetil, *Ordenstjeneste* (Høvik 2012)

Engstrøm, Bjørn, ”Fra inndragning av førerkort til tap av førerett”, *Lov og rett*, 03/2004 s. 157-174

Kippe, Harald og Asmund Seiertsen, *Alminnelig strafferett- med innføring i spesielle strafferett*, 2. utgave (Høvik 2004)

Lie, Elisabeth Myhre, (2011), *I forkant* (Oslo 2011)

Politidirektoratets rundskriv av 17. oktober 2012, Revidert instruks – ansvar og oppgaver knyttet til prikkbelastningsregisteret (RPOD-2012-4), avløst av rundskriv av 2008/014 (RPOD-2008-14)

Politidirektoratet, ”Strategiplan for forbyggende politiarbeid”, *Strategiplan*, 2002-2005 s. 1-31

Rigsadvokatmeddelelse nr. 4/2000, *Sanktionspåstande mv. i færdselssager* (RA-2004-701-0010).

Se internettside: <http://www.anklagemyndigheden.dk/nyheder/Documents/RM%204-2000-rettet-januar-2013.pdf> - Hjemmesiden til Rigsadvokaten i Danmark.

Samferdselsdepartementet, ”Revidering av prikkbelastningsordningen”, *Rapport fra arbeidsgruppe*, 2009 s. 1-65

Schei, Tore, ”Høyesterett frem mot sitt 200. år – rolle, oppgave og arbeidsmåte”, *Lov og rett*, 03/2004 s. 131-142



## **Forarbeidende**

Ot.prp.nr. 52 (2002-2003) Lov om endringer i vegtrafikkloven mv. (80 sider)

Ot.prp.nr. 71 (2001-2002) Lov om endring i lov av 18. juni 1965 nr 4 om vegtrafikk (prikkbelastning av førerkort) (18 sider)

## **Lover og instruksjer**

Den europeiske menneskerettskonvensjon, (1950). *Konvensjonen om beskyttelse av menneskerettighetene og de grunnleggende friheter* av 4. november 1950.

Grunnloven, (1814). *Kongeriget Norges Grundlov, given i Rigsforsamlingen paa Eidsvold den 17de Mai 1814* av 17. mai 1814.

Menneskerettsloven, (1999). *Lov om styrking av menneskerettighetenes stilling i norsk rett* av 21. mai 1999 nr. 30.

Politi-loven, (1995). *Lov om politiet* av 4. august 1995 nr. 53.

Politiinstruksen, (1990). *Alminnelig tjenesteinstruks for politiet* av 22. juni 1990.

Vegtrafikkloven, (1965). *Lov om vegtrafikk* av 18. juni. 1965 nr. 4.

## **Internett**

Se politiets internettside (politiet.no)

[https://www.politi.no/rad\\_fra\\_politiet/barn\\_og\\_unge/kriminalitetsforebygging/fakta/](https://www.politi.no/rad_fra_politiet/barn_og_unge/kriminalitetsforebygging/fakta/)

## Selvvalgt pensum

Boe, Erik Magnus, *Grunnleggende juridisk metode*, 2. utgave (Oslo 2011)

(side 79-122 og 134-160, kap 20-23 og 25-26)

(71 sider)

Engstrøm, Bjørn, ”Fra inndragning av førerkort til tap av førerett”, *Lov og rett*,

03/2004 s. 157-174

(27 sider)

Ot.prp.nr. 52 (2002-2003) Lov om endringer i vegtrafikkloven mv.

(80 sider)

Ot.prp.nr. 71 (2001-2002) Lov om endring i lov av 18. juni 1965 nr 4 om vegtrafikk

(prikkbelastning av førerkort)

(18 sider)

Politidirektoratets rundskriv av 17. oktober 2012, Revidert instruks – ansvar og oppgaver knyttet til Prikkbelastningsregisteret (RPOD-2012-4), avløst av rundskriv av 2008/014 (RPOD-2008-14)

(9 sider)

Samferdselsdepartementet, ”Revidering av prikkbelastningsordningen”, *Rapport fra arbeidsgruppe*, 2009 s. 1-65

(65 sider)

Schei, Tore, ”Høyesterett frem mot sitt 200. år – rolle, oppgave og arbeidsmåte”, *Lov og rett*, 03/2004 s. 131-142

(11 sider)

**Totalt: 281 sider**

# Prikkstatistikk - pr 1. juni 2013

<b>Siden 1/1-2004</b> (akkumulerte tall)	<b>Distr.</b>	<b>Antall saker</b>	<b>Antall prikker</b>	<b>Snitt</b>	<b>Antall brev</b>	<b>Saker %-andel</b>	<b>Prikk %-andel</b>	<b>Prikker i snitt</b>
Oslo	0100	43 843	73 254	1,67	2 278	5,4	5,4	1,67
Østfold	0300	24 902	41 038	1,65	1 411	3,0	3,0	1,65
Follo	0600	38 315	61 316	1,60	1 759	4,7	4,6	1,60
Romerike	0700	67 748	109 977	1,62	3 495	8,3	8,2	1,62
Hedmark	0900	46 497	79 262	1,70	2 591	5,7	5,9	1,70
Gudbrandsdal	1100	21 346	35 092	1,64	961	2,6	2,6	1,64
Vestoppland	1200	18 055	30 772	1,70	943	2,2	2,3	1,70
Nordre Buskerud	1300	22 237	38 975	1,75	1 426	2,7	2,9	1,75
Asker & Bærum	1400	29 672	46 277	1,56	1 374	3,6	3,4	1,56
Søndre Buskerud	1500	33 677	58 759	1,74	2 343	4,1	4,4	1,74
Vestfold	1800	66 824	110 276	1,65	4 604	8,2	8,2	1,65
Telemark	2100	37 546	60 554	1,61	2 058	4,6	4,5	1,61
Agder	2700	76 436	125 319	1,64	5 648	9,4	9,3	1,64
Rogaland	3100	50 389	79 058	1,57	2 305	6,2	5,9	1,57
Haugaland og Sunnh.	3200	15 126	25 035	1,66	751	1,9	1,9	1,66
Hordaland	3500	62 299	100 881	1,62	3 310	7,6	7,5	1,62
Sogn og Fjordane	3700	11 863	19 056	1,61	545	1,5	1,4	1,61
Sunnmøre	3800	10 164	16 274	1,60	418	1,2	1,2	1,60
Nordmøre og Romsdal	4000	18 743	29 525	1,58	880	2,3	2,2	1,58
Sør-Trøndelag	4200	46 788	82 645	1,77	2 820	5,7	6,1	1,77
Nord-Trøndelag	4300	17 125	25 708	1,50	480	2,1	1,9	1,50
Helgeland	4500	6 945	11 430	1,65	326	0,8	0,8	1,65
Salten	4600	13 543	23 334	1,72	858	1,7	1,7	1,72
Midtre Hålogaland	4900	15 110	24 879	1,65	741	1,8	1,8	1,65
Troms	5000	14 250	25 306	1,78	953	1,7	1,9	1,78
Vestfinnmark	5100	5 175	8 598	1,66	265	0,6	0,6	1,66
Østfinnmark	5400	2 632	4 709	1,79	160	0,3	0,3	1,79
Svalbard	6200	0	0		0	0,0	0,0	0,00
<b>Akk. siden 1/1-2004</b>		<b>817 250</b>	<b>1 347 309</b>	<b>1,65</b>	<b>45 703</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>1,65</b>
Ved forrige halvår		787 063	1 270 213	1,61	38 650			
Økning siste halvår		30 187	77 096	2,55	7 053			

<b>Antall oppnådde prikker</b>	<b>Antall personer</b>	<b>Forr. Halvår</b>	<b>Endring</b>	<b>PRIKKSAKER PR. KATEGORI</b>
NB! Status ved 1. juni 2013 - Dette er ikke akkumulerte tall.				
1	41 147	55 274	-14 127	<b>Forenklede forelegg (FF)</b> 170 389
2	95 952	94 686	1 266	<b>Ordinære forelegg (OF)</b> 2 661
3	52 492	44 774	7 718	<b>ATK (ikke med i FF over)</b> 66 665
4	<b>10 338</b>	<b>10 094</b>	244	<b>Dommer (DOM)</b> 25
5	<b>6 378</b>	<b>5 594</b>	784	
6	<b>6 764</b>	<b>5 529</b>	1 235	
7	<b>819</b>	<b>768</b>	51	<b>Antall med ≥ 8 prikker</b> 378
8	<b>210</b>	<b>183</b>	27	<b>Inndratte/beslaglagte FK</b> 97
9 eller flere	<b>168</b>	<b>147</b>	21	<b>Ikke inndratt/beslaglagt FK</b> 281
<b>Totalt</b>	<b>214 268</b>	<b>217 049</b>	<b>-2 781</b>	<b>Inndratt / beslag %</b> 26%

For detaljer, se "Fylkesstatistikk" - arkfane

Statistikken baserer seg på gjerningsdato. Vær oppmerksom på at det er et etterslep på innmelding. Statistikken vil derfor endre seg noe framover. (Ordinære forelegg meldes inn uten angivelse av kode)