

Inndragning av kjøretøy i trafikksaker

Juridisk oppgave

BACHELOROPPGAVE (OPPG300)

Politihøgskolen

2016

Kand.nr : 198

Antall ord: 6387

Innhold

Innledning.....	3
Problemstilling og rettslig plassering	3
Hva kjennetegner forebygging?.....	4
Avgrensninger	5
Hva menes med inndragning og hva er formålet?	5
Metode.....	7
Rettskildebildet	7
Hoveddel	8
Innledning og veien videre	8
Inndragning etter strl. § 69 1. ledd bokstav c)	8
Kjøretøyets plass i rettskildene	10
Forholdsmessighetsvurderingen.....	11
Inndragning i trafikksaker	12
Konklusjon og bemerkninger.....	15
Inndragning etter strl. § 70	15
Forholdsmessighetsvurderingen.....	16
Alternative forebyggende tiltak	19
Konklusjon.....	19
Avslutning	19
Referanser.....	21

Innledning

Problemstilling og rettslig plassering

«Å inn i hælvetete, det der kan ikke gå bra!». Dette er en setning jeg synes er beskrivende for hvordan politipatruljen opplevde flere trafikksituasjoner i praksisåret. Unge mennesker, et presset trafikkbilde, kraftige kjøretøy og et stort skadepotensial. Farlig kjøreatferd er et nasjonalt problem som gjør seg gjeldene fra nord i Finnmark til sør i Agder. Etter «SINTEF-rapporten» fra 2010 omhandlende høyrisikogrupper i trafikken defineres risikofylt kjøreatferd som: «[...] kjøring som er ulovlig og etter allmenn oppfatning anses å være farlig, så som kjøring i høy fart, i rus og/ eller uten bruk av bilbelte eller annet sikkerhetsutstyr»¹.

Definisjonen er god, og dekker etter mitt syn også opp for den noe mer muntlige definisjonen: «uvettig kjøring». Dog kan den sies å være noe mangelfull hva gjelder bruk av uregistrerte kjøretøy eller kjøretøy der effekten er ulovlig oppjustert ved såkalt «trimming». I min besvarelse skal jeg belyse i hvilken grad inndragning av kjøretøy kan foretas av politiet og evt. idømmes av domstolen, mot denne type overtredelser av veitrafikkloven.

Hva angår konkrete eksempler, er tilgangen på materiale nærmest ubegrenset. Et enkelt «googlesøk» på *crosssykkel* og *ungdom* tilkjenner at dette er en problemstilling som gjelder over hele kongeriket. I en nyhetssak² fra Altaposten, publisert mars 2015, kan vi lese om en 15-åring som ble innhentet av politiet etter å ha unndratt seg kontroll med en uregistrert moped. Politibetjenten uttalte i denne saken at han opplevde det som «*et stort problem at mopedistene bare kjører videre når vi forsøker å stoppe dem*». Et annet eksempel er en sak fra Trønder-Avisa³, publisert august 2014. Her hadde gjerningspersonen lagt ut en video på nettet, som tydelig viser ulovlig og farlig kjøring, bla. bakhjulskjøring. I tillegg viser videoen at han unndro seg kontroll når politiet forsøkte å stanse han. Denne type saker utgjør i all hovedsak problemstillingen i oppgaven.

Spørsmålet jeg skal søke svar på er i hvilken grad gjenstandsinnndragning etter straffelovens kapittel 13 kan brukes som reaksjonsform og forebyggende tiltak mot farlig trafikkatferd. Det er allment kjent at ungdom, særlig gutter, er spenningssøkende i sin fremferd på flere arenaer, også i trafikken. Selv om ulykkesstatistikken⁴ samlet sett viser en markant nedgang de siste 10 år er ungdom fortsatt overrepresentert hva gjelder dødsulykker eller ulykker med alvorlig

¹ SINTEF rapport 2010, Høyrisikogrupper i trafikken s.15

² Altaposten- 2015-19.03: 15-åring stakk av fra politiet

³ Trønder-avisa- 2014-07.08: Stikker av fra politiet i ekstremt farlig trafikklek

⁴ SSB- statistikk – veitrafikkulykker med personskaade i 2014

personskade⁵. Kun en samlet innsats fra samfunnets side vil kunne forebygge denne farlige trafikkatferden.

I denne besvarelsen skal jeg, gjennom relevante rettskilder, drøfte domstolenes adgang til å idømme gjenstandsinndragning etter strl. §§ 69 og 70, i vegtrafikksaker med *risikofylt kjøreatferd*.

Hva kjennetegner forebygging?

For å kunne forstå hvilke tiltak som kan fungere forebyggende må vi først ha noe kunnskap om fenomenet, og hva forebygging betyr for politi- og rettsvesenet. Selv om politiet kan være med å bidra til holdningsendringer, utgjør kontroll- og sanksjonsvirksomheten størstedelen av politiets virkeområde i trafikken. I en studie gjennomført av politiet og SINTEF fra 2009⁶, fremkommer det at politiet i større grad må spisse innsatsen mot personer og målgrupper som utgjør en potensiell fare og risiko. Rapporten tilkjenner en rekke forebyggende tiltak, blant annet økt kontrollvirksomhet og en mer etterretningsstyrt polititjeneste på vei. Inndragning av kjøretøy er ikke nevnt i denne anledning, men er likevel klart å anse som en del av justis- og rettsvesenets sanksjoneringsmuligheter mot grove og gjentatte trafikkovertrедelser. Det forebyggende aspektet ved gjenstandsinndragning er relativt tydelig, da formålet er å permanent frata besittelsen av en persons *ting*, enten som en reaksjonsform eller som et rent forebyggende tiltak.

Jeg skal i oppgaven min ha hovedfokus mot enkelte deler av kapittel 13 i den nye straffeloven av 2005 (heretter strl.)⁷. Hovedtyngden vil omhandle §§ 69 1. ledd bokstav c) og 70 1.ledd. I og med den nye straffelovens ferske ikrafttredelse vil det også være hensiktsmessig å se til enkelte bestemmelser i, samt forarbeider og rettspraksis til den gamle straffeloven av 1902 (heretter strl. (1902))⁸. I henhold til oppgavens problemstilling vil det også ved enkelte anledninger falle naturlig å nevne annet relevant lovverk.

⁵ Tryggtrafikk (<https://www.tryggtrafikk.no/tema/ulykkesstatistikk/ungdom-og-ulykker/>) 2014

⁶ Politiet- Hvem fortjener politiets oppmerksomhet? *En studie av dødsulykkene i trafikken i 2004 og 2005* s. 5-6

⁷ Lov av 20. mai 2005 nr. 28 om straff (straffeloven)

⁸ Lov av 22. mai 1902 nr. 10 om straff (straffeloven)

Avgrensninger

Som nevnt skal jeg i min oppgave redegjøre for bokstav c) i strl. § 69 første ledd. Det har vært utfordrende å finne godt rettskildemateriale rundt *inndratte kjøretøy* i veitrafikksaker. Derfor vil jeg også vise til andre typer gjenstandsinnndragning for å eksemplifisere noe av vektleggingen som gjøres når en ting inndras etter straffelovgivningen. Selv om ikke alle rettsavgjørelsene i oppgaven omhandler kjøretøy direkte, vil mye av vurderingene rundt forholdsmessigheten være de samme uansett gjenstand.

Først og fremst ønsker jeg å vise hvorfor ikke bokstav a) og b) vil være de naturlige bestemmelsene å angripe problemstillingen med. I ordlydens bokstav a) skal tingen ha vært *frembrakt ved* en straffbar handling, om den skulle kunne inndras. Matningsdal nevner i sin lovkommentar⁹ at det i slike tilfeller gjelder selve resultatet, eller produktet av den straffbare handlingen. Som eksempel kan det nevnes hjemmebrent eller falske sedler. Etter min problemstilling vil ikke bokstav a) ha noen særlig relevans, og derfor avgrenses det mot denne. Det samme vil gjelde bokstav b) der tingen har vært *gjenstand for* en straffbar handling. Her nevnes det av Matningsdal eksempelvis smuglergods og ulovlig fanget fisk¹⁰.

Selv om skillelinjene mellom ordlydene i bokstavalternativene på ingen måte er soleklare, vil det etter problemstillingen være mest nærliggende å drøfte hvorvidt en gjenstand kan inndras fordi den *har vært brukt ved* en straffbar handling. Hva angår ordlyden *bestemt til bruk*, er det åpenbare likheter med den forebyggende inndragning som jeg drøfter i oppgavens andre hoveddel.

Hva menes med inndragning og hva er formålet?

Det finnes mange typer inndragning, og begrepet anvendes blant annet innenfor veitrafikkrett, forvaltningsrett og strafferett. Inndragning av en rettighet er et typisk eksempel som ofte brukes i forebyggende øyemed. Etter vegtrafikkloven og tapsforskriften kan man bli fradømt retten til å ferdes i trafikken over en viss periode eller for alltid. I forvaltningsøyemed kan f. eks. våpen inndras dersom personen ikke er skikket til å inneha en slik gjenstand. I min besvarelse vil jeg utelukkende behandle gjenstandsinnndragning etter strl. §§ 69 og 70.

⁹ Matningsdal 2015 Straffeloven, kommentarutgave s. 641

¹⁰ Matningsdal 2015 Straffeloven, kommentarutgave s. 641

I innstillingen fra justiskomiteén til odelstinget vedrørende ny straffelov¹¹ fremgår det at: «*inndragning innebærer en permanent berøvelse av eiendom- enten et pengebeløp eller en gjenstand*». Dette er en sentral forskjell fra beslag etter straffeprosessen eller forvaring etter politiloven, der eiendomsberøvelsen er midlertidig, enten som ledd i en straffesak eller som et ordensfremmende inngrep. I den nye straffeloven er inndragning inkorporert som en «annen strafferettslig reaksjon» etter strl. § 30. Den tidligere straffelovgivningen gav ikke et klart skille mellom straff og strafferettslig reaksjon, men etter forarbeidene til den nye straffeloven ble disse separert. I tillegg fremgår det av strl. § 29 2. ledd at der det er aktuelt å ilegge flere reaksjoner, skal den samlede reaksjonen stå i et rimelig forhold til lovbruddet. Eksempelvis skal en kraftig bot tas i betraktning ved vurdering av om inndragning er forholdsmessig.

Hjemmelen for forening av inndragningsstraff med de andre strafferettslige reaksjonene finner vi i den første bestemmelsen i strl. kap. 13, § 66. Her fastslås det at inndragning etter nevnte kapittel kan ilegges *alene* eller *sammen* med andre strafferettslige reaksjoner. For ordens skyld kan det også nevnes at inndragning i tillegg kan kombineres med andre strafferettslige reaksjoner, for eksempel påtaleunntatelse etter strl. § 30 1.ledd bokstav f). I norsk rett har inndragning i hovedsak blitt brukt sammen med tradisjonell straff som fengsel eller bøter, selv om inndragningskrav kan fremsettes selvstendig for domstolene.

Hva gjelder formål skriver Rolf B. Wegner¹² at inndragning er et «*meget viktig virkemiddel i kampen mot kriminalitet*». Etter mitt syn understreker også han et viktig poeng at man gjennom en konsekvent og aktiv bruk av inndragelse kan synliggjøre at lovbrudd ikke lønner seg. Selv om mye av lovkommentarene rundt inndragningsinstituttets formål dreier seg rundt de kumulative bestemmelsene i §§ 67 og 68, vil den allmennpreventive effekten av å inndra gjenstander etter §§ 69 og 70 også være høyst tilstede. Som eksempel ville det kunne antas å ha en sterk signaleffekt ovenfor et ungdomsmiljø dersom én fikk inndratt sin motorsykkel på grunn av trafikkovertridelser. Videre skal jeg se nærmere på om slik inndragning av kjøretøy vil kunne anvendes som reaksjonsform i forbindelse med risikofylt trafikkatferd.

¹¹ Innst. O. nr. 72 (2004-2005) s. 89

¹² Wegner, Rolf B. 2015. Alminnelig strafferett s. 172-173

Metode

I oppgaven skal jeg ved bruk av juridisk metode og ut ifra foreliggende rettskildemateriale finne en løsning som best grunngir en korrekt, nøktern og objektiv tolkning av rettskildene. Med rettskilder menes lovtekst, rettskraftige dommer, lovforarbeid, faglitteratur, etterarbeider, riksadvokatens rundskriv, samt internasjonale domstoler og konvensjoner.

Den juridiske fremgangsmåten er å anvende en rettsregel opp imot det beviste faktum. Dette kalles subsumsjon. Kort fortalt gjelder det å finne den eller de rettsreglene som passer til saken (tolkning), bevise det rettsrelevante fakta samt anvende regelen på det konkrete saksforholdet.¹³ Dersom vi skal kunne utføre subsumsjonen må vi ha et grunnlag for å si hva som er de faktiske forhold. I en straffesak vil dette selvfølgelig kunne være utfordrende, ettersom det sjelden tegner seg et sort-hvitt bilde på hva som har funnet sted i det enkelte tilfellet.

Når den aktuelle regel og det aktuelle faktum foreligger skal man i subsumsjonen finne ut om faktumet dekker regelen. Dette kan være lettere sagt enn gjort fordi mange lovtemaer åpner for tolkning og vurdering når vi subsumerer. Som vi skal se, vil dette være helt sentralt i spørsmålet om inndragning av gjenstander kan idømmes etter straffelovens kapitel 13.

I boka «Grunnleggende juridisk metode» påpeker Boe at lovteksten står i rettskildelærens sentrum, og i så måte også er den viktigste rettskildefaktoren¹⁴. I og med at ingen regel er til for sin egen skyld skal jeg også belyse formålet med regelen. Som Boe skriver videre, er det viktig at en regel tolkes i lys av dens legislative begrunnelse¹⁵. Hvorfor er regelen oppfunnet?

Prinsipielle rettsavgjørelser om rettsspørsmål kalles ofte et prejudikat. Billedliggjort staker domstolene ut en «kurs» for hvordan man skal tolke loven. Rettsinstansene (særlig høyesterett), er våre fremste lovtolkere, derfor vil det naturligvis ha stor betydning for rettssystemet hvordan disse velger å tolke regelen og dens ordlyd.

Rettskildebildet

Før jeg begynner på hoveddelen vil jeg si at deler av arbeidet med besvarelsen har vært utfordrende på grunn av den nye straffelovens ikrafttredelse 1. oktober 2015. På grunn av

¹³ Grunnleggende juridisk metode, Boe. kap.17

¹⁴ Grunnleggende juridisk metode, Boe. kap.25

¹⁵ Grunnleggende juridisk metode, Boe. kap.25 s. 137

dette har jeg måttet basert noe av besvarelsen på rettkildemateriale til inndragningsbestemmelsene i den gamle straffeloven av 1902. I skrivende stund er det få inndragningssaker som har blitt prøvd i retten etter den nye straffeloven. Derfor er flere av rettskildene i denne oppgaven fra noen år tilbake. Dette vil ikke utgjøre noen store utfordringer da det i all hovedsak er gjort språklige endringer til den nye straffeloven. Innholdet og formålet med inndragningsbestemmelsen i strl. §§ 69 og 70 er i all hovedsak videreført fra henholdsvis §§ 35 og 37b i gammel straffelov, og eldre rettspraksis er dermed relevant.

Etter søk i Gyldendal rettsdata, stedlig bibliotek og lovdata har jeg funnet flere relevante rettskilder i henhold til oppgavens tematikk og problemstilling. Av selvvalgt pensum har jeg i hovedsak valgt å bruke kommentarutgaven til straffelovens alminnelige bestemmelser av Magnus Matningsdal¹⁶. For de øvrige kildene vises det til referanselisten.

Hoveddel

Innledning og veien videre

I første del skal jeg redegjøre for bestemmelsen i strl. § 69 1. ledd bokstav c), samt bruke relevante rettskilder til å drøfte anvendelsen av bestemmelsen i vegtrafikksaker.

Deretter skal jeg gjøre tilsvarende med strl. § 70 for å se hvilket anvendelsesområde denne bestemmelsen har i vegtrafikksaker. I tillegg vil det være aktuelt å se på forskjeller og likheter i hvordan de to bestemmelsene tradisjonelt har blitt anvendt.

Til slutt vil jeg oppsummere hvilke funn jeg har gjort ved å svare på problemstillingen. I tillegg vil jeg komme med noen egne bemerkninger omkring funnene.

Inndragning etter strl. § 69 1. ledd bokstav c)

I denne delen av oppgaven vil jeg se på strl. § 69 1. ledd bokstav c) og hvilket anvendelsesområde den gir for å kunne inndra kjøretøy som er brukt i forbindelse med, eller har vært gjenstand for en straffbar handling.

Ordlyden i bestemmelsen sammenfattes slik:

¹⁶ Matningsdal 2015 Straffeloven, kommentarutgave

«Ting som ...

c) *har vært brukt eller bestemt til bruk ved en straffbar handling, kan inndras.*

Istedenfor tingen kan hele eller deler av tingens verdi inndras.

Ved avgjørelsen av om inndragning skal foretas, og hvilket omfang inndragningen skal ha, skal det særlig legges vekt på om inndragning er påkrevd av hensyn til en effektiv håndtering av straffebudet, og om den er forholdsmessig. Når forholdsmessigheten vurderes, skal det blant annet legges vekt på andre reaksjoner som ilegges, og konsekvensene for den som inndragningen rettes mot».

Etter denne ordlyden skulle man kanskje tenke at enhver ting som i det hele tatt var brukt i forbindelse med en straffbar handling, kunne inndras. Dette ville naturligvis stride imot forholdsmessighetsprinsippet da inndragning krever en klar hjemmel. I ordlyden beskrives det at tingen «kan» inndras, og i motsetning til inndragning av utbytte i § 67 er inndragningen etter §§ 69 og 70 fakultativ. Dette betyr at det ligger en skjønnsmessig vurdering bak de tilfellene der inndragning skal prøves i rettssystemet. Tingen *skal* med andre ord ikke nødvendigvis inndras.

I lovens forstand er «ting» en svært vid definisjon, som spenner seg fra slaghansker til eiendom. Det er ikke påpekt noe helt konkret i rettskildene om hva som menes med ting, antakelig fordi det ville blitt veldig omfattende. I forhold til min problemstilling er det dog uten tvil at kjøretøy rammes av bestemmelsen, og pr. definisjon må regnes som en «ting». I det følgende vil jeg bruke «ting» og «gjenstand» om hverandre.

Det som er relevant for min oppgave er der gjenstanden for inndragning har vært brukt eller bestemt til bruk ved en straffbar handling etter bokstav c). Ordlyden «bestemt til bruk» anses som lite aktuell i trafikksaker. Her sikter lovgiver til gjenstander som etter sin art, er egnet til bruk ved straffbare handlinger. Inndragning i trafikksaker etter § 69 vil i all hovedsak innebære et reaktivt arbeid fra politiets side, der et kjøretøy har vært *brukt* ved en straffbar handling. Det kan ikke hevdes at ethvert kjøretøy er *bestemt til bruk* ved en straffbar handling. Ordlyden er tiltenkt gjenstander som åpenbart er tilsiktet ulovlige handlinger. Slagjern og kastestjerner er typiske «ting» som kan inndras uten at de har vært brukt i forbindelse med en ulovlig handling. Dette bunner i at gjenstanden i seg selv ikke har noe annet logisk bruksområde enn en straffbar handling. Et kjøretøy har både et praktisk og lovlig anvendelsesområde og er dermed ikke å anse som *bestemt til bruk* ved en straffbar handling.

For øvrig vises det til oppgavens andre hoveddel om «forebyggende inndragning», der *tingens art* vil være et sentralt tema.

Kjøretøyets plass i rettskildene

Etter ordlyden i første del av bokstav c) er det gjenstander som har vært brukt ved en straffbar handling som kan inndras. Matningsdal nevner i sin lovkommentar¹⁷ de mest åpenbare tilfellene som et draps- eller ransvåpen, eller en bil brukt til smugling. Det sentrale argumentet må være at tingen er helt sentral i gjennomføringen av den straffbare handlingen. I Rt. 2007 s. 680 ble en utenlandsk statsborger dømt for tyveri av blant annet båtmotorer. Retten la vekt på at bruk av bil var helt nødvendig for å gjennomføre tyveriet og at transportmiddelet derfor ikke var tilfeldig utvalgt. Her ble den aktuelle bilen inndratt til fordel for statskassen¹⁸.

Et annet eksempel er en høyesterettsavgjørelse¹⁹ fra 2005 der gjerningspersonen fikk inndratt sitt stereoanlegg på bakgrunn av gjentatte, grove forstyrrelser av den offentlige ro og orden. Her la retten vekt på at stereoanlegget hadde stor effekt og var brukt til de gjentatte forstyrrelsene av naboene. I tillegg ble det presisert at bestemmelsen om inndragning ikke betinger at man oppnår en absolutt sikkerhet mot at gjerningsmannen senere ikke benytter lignende gjenstander til tilsvarende handlinger. Stereoanlegget ble angitt å være verdt ca. 60 000 kr, og således kan vi si at den inndratte gjenstandens verdi var høy tatt i betraktning overtredelsens grovhet²⁰. Overtredelse av den gamle straffeloven § 350 hadde en strafferamme på fengsel inntil 2 måneder, men ble vanligvis gjort opp med bøter. I dette øyemed kan den sammenlignes med de vanligste straffereaksjonene etter vegtrafikkloven.

Det er også interessant at retten i ovennevnte avgjørelse trakk frem det pedagogiske aspektet, da inndragningen rettet seg mot det «*misbrukte redskapet*». Momentet vil være verdifullt når jeg videre skal drøfte inndragningsmulighetene opp mot den farlige og risikofylte trafikkatferden. Her tegnes et bilde av at kjøretøyene i så måte nettopp blir *misbrukt*.

Som vi ser i begge de ovennevnte eksemplene har norsk høyesterett lagt vekt på at gjenstanden for inndragning har vært brukt, og i tillegg vært nødvendig for å gjennomføre den

¹⁷ Matningsdal 2015 Straffeloven, kommentarutgave s. 642

¹⁸ Rt.2007 s. 680 (s. 680)

¹⁹ Rt.2005 s. 897

²⁰ Rt.2005 s. 897 (s. 888-889)

kriminelle handlingen. Dette ble også presisert i NOU rapporten²¹ fra 1992 der tilknytningen mellom gjenstanden og handlingen ikke måtte være for fjern²². Videre skal jeg se på hvilke momenter som inngår i forholdsmessighetsvurderingen ved inndragning i trafikksaker.

Forholdsmessighetsvurderingen

«Ved avgjørelsen av om inndragning skal foretas, og hvilket omfang inndragningen skal ha, skal det særlig legges vekt på om inndragning er påkrevd av hensyn til en effektiv håndtering av straffebudet, og om den er forholdsmessig. Når forholdsmessigheten vurderes, skal det blant annet legges vekt på andre reaksjoner som ilegges, og konsekvensene for den som inndragningen rettes mot» jfr. strl. § 69 2.ledd.

Slik lyder bestemmelsens andre ledd, som underbygger det nevnte fakultative prinsippet om en skjønnsbasert vurdering av inndragningen. Av ordlyden «særlig legges vekt på» åpnes det for et bredere vurderingsgrunnlag, og dermed er det ikke et absolutt krav at hensyntaking til en effektiv håndtering må ligge til grunn for anvendelse. Dog er det naturlig å drøfte både den effektive straffebudshåndtering og forholdsmessigheten i alle saker omhandlende inndragning etter strl. § 69.

I lovforarbeidene fremgår det at inndragning bør foretas dersom det er nærliggende fare for at redskapet/gjenstanden vil bli brukt i forbindelse med en straffbar handling²³. Dette prevensjonshensynet vil dog ikke kunne brukes i samme utstrekning mot ting som vanligvis kan brukes lovlig. Dersom inndragelse skulle brukes mot en bil i forbindelse med én enkel lovovertrødelse, måtte det være særlig grovt. Ved gjentatte overtrødelsler vil inndragning lettere kunne grunngis.

Videre skal det gjøres en helhetsvurdering rundt forholdsmessigheten av inndragningen. Samfunnets interesse av inndragningen må nøye veies opp imot gjerningsmannens ulempe med å bli fratatt sitt kjøretøy. Eksempelvis nevnes det en yrkessjåfør som får inndratt sin bil, som han også bruker som gjenstand for sin yrkesutøvelse²⁴. Dette vil kunne medføre en særlig ulempe for han, selv om verdien av kjøretøyet ikke var betydelig. Som nevnt må også de eventuelt andre strafferettslige reaksjonene tas i betraktning. Hvis gjerningspersonen har fått

²¹ NOU 1992: 23

²² NOU 1992: 23 s. 195

²³ Ot. prp. nr. 90. (2003-2004) s. 347

²⁴ Ot. prp. nr. 90. (2003-2004) s. 464

en kraftig bot, vil det kunne være uhensiktsmessig å inndra gjenstanden i sin helhet. Herav kan man benytte muligheten til å inndra deler av tingens verdi, som det er anledning til etter bestemmelsens første ledd andre punktum.

I en høyesterettskjennelse fra 1987²⁵ ble en mann fradømt 2 biler på bakgrunn av gjentatte overtredelser av veitrafikklovgivningen, herunder promillekjøring og kjøring uten gyldig førerkort. Retten vektla at kriminaliteten var gjentakende og at hans trafikkatferd utgjorde en alvorlig fare. På bakgrunn av hans vedvarende mangel på respekt for lovverket forkastet høyesterett anken fra lagretten, og dermed ble de to bilene fastholdt inndratt²⁶.

Et tenkt eksempel fra forarbeidene²⁷ er inndragning av bolig som er brukt til omfattende kriminell virksomhet. Selv om «ting» også kan være eiendom, måtte det foreligge særdeles tungtveiende omstendigheter dersom en inndragning skulle pådømmes. Her måtte det blitt tungt vektlagt de ulemper dette ville medføre for eier. I trafikksaker vil naturligvis forholdsmessighetsvurderingen være noe mildere, rett og slett på grunn av kjøretøyets verdi og andre mulige transportmidler.

Inndragning i trafikksaker

Som nevnt i innledningen til oppgaven er uvettig kjøring blant unge et kjent nasjonalt problem. Min oppfatning er at problemstillingen jeg adresserer gjør seg særdeles gjeldene i distriktsnorge. Selv om det er vanskelig å finne statistikk som underbygger denne påstanden er det en kjensgjerning at den uvettige kjøringen blant unge ofte forekommer utenfor tettbygde strøk, der oppdagelsesrisikoen er mindre. Én av utfordringene er tilfeller der ungdom ferdes i trafikken med kjøretøy som er ment til banebruk. Ofte gjelder det tohjulinger der effekten er vesentlig høyere enn registrerbare kjøretøy. I tillegg er «banesyklene» sjelden innenfor forskriftene hva gjelder sikkerhetsutstyr, lyshorn, dekk o.l. Denne type kjøretøy i kombinasjon med en usunn og farlig trafikkatferd utgjør ikke bare en fare for føreren selv, men også for andre som ferdes i trafikken.

Det finnes få dommer fra norsk rett angående slike typetilfeller. Etter mitt syn kan det være flere grunner til det. Først og fremst er det ofte problematisk for politiet å stanse disse førerne,

²⁵ Rt. 1987 s. 1035

²⁶ Rt. 1987 s. 1035 (s. 1035-1036)

²⁷ Ot. prp. nr. 90. (2003-2004) s. 465

en tematikk som blir problematisert i en lagmannsrettsdom fra 2015²⁸. Her uttalte retten at politiet av sikkerhetsmessige grunner ikke har adgang til å forfølge motorsyklister og er derfor maktesløse der hvor uregistrerte kjøretøy stikker av²⁹. En annen grunn kan være at regelverket er komplisert, noe som i seg selv gjør at politi- og påtalemyndigheten sjelden fremmer inndragning for retten i vegtrafikksaker.

Likevel er det noen rettsavgjørelser som faller innenfor problemstillingen. Av en nylig dom avsagt av Frostating lagmannsrett³⁰ fra september 2015 ble det inndratt en rekke gjenstander, heriblant en Honda «supermotard-motorsykkel» fra en mann i 20-årene. Saken gjaldt en rekke brudd på flere av bestemmelsene i vegtrafikkloven, herunder uaktsom kjøring, unnlatt å stanse for kontroll, «bakhjulskjøring», promillekjøring m.m. Dog var ikke den inndratte motorsykkelen brukt i forbindelse med hverken promillekjøringen eller kjøringen uten gyldig førerkort, og gjenstanden hadde i så måte ikke tilknytning til disse ugjerningene. Retten fant at kjøretøyet og utstyret var benyttet til *planmessige* og *vedvarende* trafikkoverskridelser, og at dette ble dekket av bestemmelsens formål.

Retten la i den ovennevnte saken betydelig vekt på at kjøringen måtte karakteriseres som «lek» i trafikken og det måtte reageres strengt av allmennpreventive hensyn. Verdien av den inndratte sykkelen ble også tatt med som et moment i spørsmålet om inndragningen skulle benyttes³¹. Videre i dommen vises det til den tidligere straffelovens forarbeider og dens restriktive bruk av inndragningsbestemmelser for lovbrudd i trafikken. I innstillingen til odelstinget nr. 96 (1987)³² gis det uttrykk for at inndragning bør reserveres til tilfeller der det vil være det *eneste* virkningsfulle virkemiddelet. Dette underbygges også av riksadvokaten³³ i hans rundskriv av 2014 der han minner om adgangen til å inndra kjøretøy, *særlig* ved gjentatte eller grove trafikklovbrudd som setter andres liv eller helse i fare.

Selv om grovhet og gjentakelse går igjen i flere rettskildefaktorer åpner ordlyden i § 69, «særlig legges vekt på» at også annen hensyntaking kan vektlegges. Allmennprevensjon ovenfor et miljø vil kunne vektlegges ved inndragningsvurderingen. Som retten uttalte i

²⁸ LF-2015- 089734

²⁹ LF-2015- 089734 (s. 3)

³⁰ LF-2015- 089734

³¹ LF-2015- 089734 (s. 4)

³² Innst. O. nr. 96 (1987-1988) s. 12

³³ Riksadvokatens rundskriv 2014 – Mål og prioriteringer for straffesaksbehandlingen s. 6

nevnte lagmannsretts dom; «kjøringen har vært et utbredt problem i distriktet, og det gjør seg gjeldene sterke, allmennpreventive hensyn»³⁴

I den ovennevnte saken³⁵ argumenterte lagmannsretten med at motorsykkelen var av en spesiell type, som i utgangspunktet kun var egnet til svært begrenset banebruk.

Lagmannsretten mente at hensynet til de strenge vilkårene for inndragning av kjøretøy ikke tilfalt denne saken i nevneverdig grad. I dommen mente lagmannsretten at det i den aktuelle saken var naturlig å sammenligne motorsykkelen med andre gjenstander som var *brukt* eller *tenkt til bruk* ved straffbare handlinger. Dette gir videre en viss presedens for å bruke inndragningsbestemmelsen mot «banekjøretøy» som misbrukes i trafikken.

Spørsmålet rundt den inndratte verdien av motorsykkelen på ca. 20 000 kroner ble heller ikke ansett å ramme mannen uforholdsmessig. Som det nevnes i den nye straffelovens forarbeider omkring inndragning etter § 69, skal det vektlegges «konsekvensene av den som inndragning rettes mot»³⁶. En banesykkel som nevnes i dommen, har såfremt disponenten ikke driver motorsport, ingen reell nytteverdi. Når den økonomiske verdien heller ikke står i et misforhold til lovbruddets alvorlighet, ble det her pådømt at kjøretøyet skulle inndras til fordel for statskassen.

Mange av de samme momentene ble vektlagt i en sak fra Alta tingrett i 2015³⁷ da en mann fikk inndratt sin motorsykkel på bakgrunn av flere grove overtredelser av veitrafikklovgivningen. Bevisgrunnlaget for inndragningen lå i all hovedsak rundt en enkelt kjøretur med hans motorsykkel, men herunder gjentatte lovbrudd. En slik ulikeartet idealkonkurrens vil være med å tale for at inndragning må tåles. Med dette menes at samme straffbare enkelthandling rammes av flere straffebed.

Riktignok var overtredelsene av en slik karakter at de samlet sett må kunne anses som grove. Uregistrert, ufortollet kjøretøy, tilsvarende promille på over 0.2, kjøring med passasjer, kjøring på bakhjulet, samt hastigheter på over 170 km/t i skiltet 60 sone. Dette er et godt eksempel på at kjøringen ikke nødvendigvis trenger å være gjentakende for at inndragningsbestemmelsen skal kunne benyttes. Også grove enkelthendelser kan nødvendiggjøre bruk av inndragningsbestemmelsen i strl. § 69 bokstav c).

³⁴ LF-2015- 089734 (s. 4)

³⁵ LF-2015- 089734

³⁶ Ot. prp. nr. 90. (2003-2004) s. 347

³⁷ Ti. Alta 21.04.2015 – dom.

Det kan nevnes at det også i denne saken ble vektlagt at motorsykkelen var uregistrert og ifølge tiltalte, heller ikke fortollet. Påtalemyndighetens begjæring om inndragning ble med dette tatt til følge. Det kan tenkes at gjenstandens nytteverdi ble ansett som nærmest fraværende da motorsykkelen verken var registrert eller fortollet.

Konklusjon og bemerkninger

Konklusjonen må være at inndragning av kjøretøy etter strl. § 69 1. ledd bokstav c), kun kan brukes i begrenset grad. Ved anvendelse må det foreligge relativt grove og/eller gjentatte brudd på veitrafikklovens bestemmelser. Det anses som avgjørende at det ikke fremstår som uforholdsmessig for eier/disponenten av kjøretøyet dersom inndragning skal foretas. Dette blir en saklig, skjønnsmessig vurdering, og det er vanskelig å si noe helt konkret om hvilke saksforhold som kunne ha resultert i inndragning.

Likevel er mitt inntrykk at inndragningsinstituttet ikke blir brukt aktivt nok i grove overtredelser av trafikklovgivningen. Spesielt 2015-dommen fra Frostating lagmannsrett gir en viss presedens for å inndra kjøretøy der ferdselen oppfattes som «lek» i trafikken. Slik fremferd i trafikken er på ingen måte spesiell, og det bør i seg selv gjøre at inndragning av kjøretøy bør foretas oftere. Etter mitt syn bør det også vektlegges sterkt at politiet i svært liten grad har mulighet til å kontrollere disse trafikantene, og at det derfor må reageres sterkt når de har utvist objektiv og subjektiv skyld.

I det følgende skal jeg se i hvilken grad domstolene kan idømme forebyggende inndragning der det er snakk om risikofylt atferd i trafikken.

Inndragning etter strl. § 70

«Det ville være uholdbart om inndragning alltid var betinget av at det allerede er begått en straffbar handling»³⁸. Slik innleder Matningsdal til strl. § 70 i sin lovkommentar som i og for seg oppsummerer formålet med bestemmelsen. Som bestemmelsens tittel tilsier omhandler den forebyggende inndragning. Selv om det åpenbart ligger en forebyggende, preventiv tanke bak strl. § 69, har lovgiver valgt å åpne for en utvidet inndragningsmulighet for enkelte gjenstander. I denne andre hoveddelen skal jeg se nærmere på hvilke kriterier som ligger til

³⁸ Matningsdal 2015 Straffeloven, kommentarutgave s. 648

grunn for en forebyggende gjenstandsinnndragning etter strl. § 70, og hvilket anvendelsesområde denne eventuelt måtte ha i forbindelse med veitrafikksaker som nevnt i problemstillingen.

Ordlyden i strl. § 70 1. ledd er følgende: «*En ting kan inndras når det på grunn av tingens art og forholdene for øvrig er en nærliggende fare for at den vil bli gjort til gjenstand for eller brukt ved en straffbar handling*». Jeg tar ikke for meg andre og tredje punktum i bestemmelsen, da kjøretøy ikke kan anses som egnet til bruk ved kroppskrenkelses og heller ikke er en informasjonsbærer.

På samme måte som i strl. § 69 er også *ting* etter § 70 en svært vid definisjon. Det gis også her få begrensninger i hvilke gjenstander som kan inndras, dersom bestemmelsens vilkår for øvrig er oppfylt. Matningsdal skriver i sin lovkommentar at «*nærmest en hvilken som helst gjenstand kan inndras*»³⁹, forutsett at farekriteriet var oppfylt. I så måte kan man se for seg at også enkelte kjøretøy vil kunne omfattes av strl. § 70.

I forarbeidene til den nye straffeloven⁴⁰ fremgår det at forebyggende inndragning etter bestemmelsen, kun kan anvendes til gjenstandsinnndragning og ikke verdiinnndragning. Det vil med andre ord ikke være mulig å inndra deler av tingens verdi slik det er anledning til etter strl. § 69. Selv om lovgiver ønsket å utvide adgangen til å gjøre forebyggende inndragning etter ny straffelov, er det få faktiske forskjeller fra den gamle bestemmelsen i strl. (1902) § 37b.

Det finnes få rettsavgjørelser om forebyggende inndragning av kjøretøy i dag. En grunn kan være at politiet i sin praksis sjelden har brukt bestemmelsen om forebyggende inndragning. Det kan også tenkes at det i mange tilfeller har vært mer nærliggende å bruke § 69 bokstav c) (tidl. § 35), siden politiet ofte initierer sak hvor det allerede har blitt begått en straffbar handling.

Forholdsmessighetsvurderingen

I likhet med § 69, skal det også foretas en forholdsmessighetsvurdering ved anvendelse av strl. § 70 1. ledd, første pkt. Ordlyden «*tingens art*» og «*forholdene for øvrig*» tilsier at det også her må gjøres en individuell vurdering om inndragning er hensiktsmessig. Et eksempel

³⁹ Matningsdal 2015 Straffeloven, kommentarutgave s. 649

⁴⁰ Ot. prp. nr. 90. (2003-2004) s. 464

på nettopp forholdene for øvrig, er illustrert av Wegner⁴¹, der en skjærebrenner kan inndras hos en kjent «skapåpner», men følgelig ikke hos en rørlegger som bruker verktøyet aktverdig. Det holder med andre ord ikke at tingen objektivt sett kan brukes til et straffbart forhold. Her vil det være riktig å si at det må foreligge en sammenheng mellom tingens art, forholdene for øvrig og den nærliggende faren for at gjenstanden vil bli brukt ved en straffbar handling.

Etter strl. § 70 skal det foreligge en *nærliggende* fare for at en straffbar handling vil skje dersom inndragning ikke foretas. Selv om ordlyden er skjerpene fra det tidligere *fare*-kriteriet i strl. (1902) § 37b, presiseres det i forarbeidene at dette ikke er ment å endre rettstilstanden. Hensikten er bedre å «reflektere kriteriet om faregrad» etter gjeldene rettspraksis⁴². Det utdypes at det må foreligge en «*konkret og noenlunde nærliggende fare*» for at gjenstanden blir brukt ved eller gjort til gjenstand for en straffbar handling. Det vil være vanskelig å gjøre et nøyaktig anslag rundt «*noenlunde nærliggende fare*», men formuleringen skulle tilsi at det ikke kreves sannsynlighetsovervekt, noe som presiseres av Matningsdal i hans lovkommentar⁴³.

Videre vil det vektlegges både gjenstandens verdi (eier/besitters tap), samt hvilke straffbare handlinger det var fare for. Faregrensen vil naturlig nok være lavere for en gjenstand som var egnet til å skade liv og helse, enn en gjenstand som egnet seg til skadeverk. I en dom avsagt av Eidsivating lagmannsrett⁴⁴ fra 2015, ser vi at en ellers lovlig gjenstand også kan inndras etter den forebyggende inndragningsbestemmelsen. Mannens gjentatte brudd på veitrafikkbestemmelsene ble karakterisert som et «*ekstremt tilfelle*⁴⁵», og at han dermed måtte tåle inndragning av bilen han eide. Selv om det ikke var bevist at mannen hadde brukt bilen, la lagmannsretten til grunn at det forelå en overhengende fare for at mannen ville benytte bilen til en straffbar handling, samt at de tidligere domfellelsene ikke hadde hatt den ønskede preventive virkningen. Også det store skadepotensiale i en bil ble trukket frem av retten. Det ble uttalt at «*en personbil i gale hender er derfor typisk noe som vil være omfattet av bestemmelsen*»⁴⁶. I lys av denne rettsavgjørelsen vil det kunne argumenteres for at også en motorsykkel har et stort skadepotensiale i «gale hender»

⁴¹ Wegner, Rolf B. 2015 Alminnelig strafferett s. 178

⁴² Ot. prp. nr. 90 (2003-2004) s. 465

⁴³ Matningsdal 2015 Straffeloven, kommentarutgave s. 650

⁴⁴ LE-2015- 037986

⁴⁵ LE-2015- 037986 (s. 2)

⁴⁶ LE-2015- 037986 (s. 2)

Hva gjelder hensynet til gjenstandens verdi ser vi av en nylig dom fra Eidsivating lagmannsrett⁴⁷ at anken over inndragningsspørsmålet delvis førte frem, for en mann som i tingretten ble fradømt blant annet sin traktor til en verdi av kr 90 000. Mannen var dømt en rekke ganger for promillekjøring og kjøring uten gyldig førerkort. Dog var det i ingen av disse forholdene at traktoren hadde vært redskap for kjøringen i ruspåvirket tilstand.

Lagmannsretten anså at inndragning av traktoren etter § 37b, ville ramme tiltalte hardt, og at det på grunn av hans økonomiske situasjon måtte vurderes at verdien på kr 90 000 var betydelig. Videre i dommen het det at lagmannsretten var i tvil om det forelå en nærliggende fare for at tiltalte ville kjøre ulovlig med traktoren og at han dermed måtte frifinnes for inndragningskravet. Det skal også nevnes at den forebyggende inndragningen av hans bil ble fastholdt av lagretten, på bakgrunn av historikken som viste at «tiltalte *notorisk kjører ulovlig med de biler han har tilgang på*»⁴⁸.

De to ovennevnte eksemplene fra lagmannsretten, viser tilfeller der inndragning av en ellers lovlig gjenstand ble gjort, henholdsvis to ordinære personbiler. Som nevnt i problemstillingen er det ikke sjeldent tale om kjøretøy som ikke egner seg til bruk i trafikken, enten fordi de er ulovlig modifisert, eller fordi de er ment for banebruk. Det vil kunne tenkes at farekriteriet ville bli vurdert mildere på et slikt kjøretøy da det har et svært snevert bruksområde og sjelden er verdt mer enn kr 20-25 000. Et helt konkret eksempel fra rettskildene på en slik forebyggende inndragning finnes dog ikke.

I en dom fra 2015, avsagt av Borgarting lagmannsrett⁴⁹ ble det tungt vektlagt at en bil brukt til smugling var modifisert. Bilen hadde flere «hjemmelagde» hulrom, og med dette fant retten at ombyggingen åpenbart var ment brukt til smuglervirksomhet. Retten tvilte ikke på at det på grunn av «bilens art» var fare for at den (på nytt) ville bli brukt til en straffbar handling. På samme måte ville det da etter mitt syn være mulig å hevde noe lignende også i forhold til motorsykler som er så omfattende modifisert at den på *grunn av dens egenskaper* i seg selv vil være ulovlig å bruke på vei.

⁴⁷ LE-2014- 108473

⁴⁸ LE-2014- 108473 (s. 2)

⁴⁹ LB-2015- 141909

Alternative forebyggende tiltak

Etter andre ledd i strl. § 70 kan det istedenfor inndragning av tingen «*påbys tiltak for å forebygge at tingen blir brukt til lovovertrедelser*». I forhold til trafikksaker er rettskildebildet i denne sammenhengen svært mangelfullt, antakeligvis fordi det ikke er særlig praktisk i bruk mot kjøretøy. Jeg klarer ikke finne noe godt eksempel på tiltak man kan gjøre overfor et kjøretøy for å forhindre ulovlig bruk. Dersom man plomberer/ender et kjøretøy på en slik måte at det ikke lenger kan brukes som transportmiddel, er vel spørsmålet heller om man har med en affeksjonsgjenstand å gjøre. I så måte kan man trekke frem eksempelet som fremgår av lovforarbeidene⁵⁰, der en hagle kan påbys plombert som alternativ til den permanente inndragning. Jeg finner det dermed ikke hensiktsmessig å gå ytterligere inn i dette alternative tiltaket etter § 70 2. ledd.

Konklusjon

Skulle et kjøretøy inndras etter den forebyggende inndragningsbestemmelsen måtte det foreligget særlig tungveide grunner. Bestemmelsen kan tenkes brukt mot en «gjenganger» som et massivt antall ganger har forbrutt seg på vegtrafikklovgivningen. Dersom gjengangeren eide, eller var besitter av en crossmotorsykkkel med moderat verdi og det ikke forelå opplysninger om at personen drev med motorsport, ville det etter mitt syn kunne tale for at en forebyggende inndragning kunne tåles. Det avgjørende spørsmålet ville være om det var en *nærliggende fare* for at denne motorsykkelen ville blitt brukt i trafikken og dermed som gjenstand for en straffbar handling.

Avslutning

I denne oppgaven har jeg redegjort for hvilket anvendelsesområde inndragning etter strl. §§ 69 og 70 har mot *risikofylt trafikkatferd*.

Jeg har først redegjort for, og drøftet muligheten til å bruke bestemmelsen i § 69 1. ledd bokstav c) som en reaksjonsform mot alvorlige og/eller gjentatte lovbrudd i trafikken.

Deretter har jeg vist i hvilken grad det vil være mulig å gjøre en forebyggende gjenstandsinnndragning av kjøretøy etter strl. § 70. Selv om rettskildebildet rundt denne

⁵⁰ Ot. prp. nr. 90 (2003-2004) s. 349

bestemmelsen er noe begrenset, har jeg basert drøftingen min på de mest aktuelle dommer og forarbeider.

Det som har vært styrende for oppgaven og fremgangsmåten er forholdsmessighetskravet som ligger til grunn i begge inndragningsbestemmelsene. Ordlyden i § 69; «påkrevd av hensyn til en effektiv håndheving av straffebudet, og om den er forholdsmessig» fordrer at det i hvert enkelt tilfelle gjøres en rimelighetsvurdering. Inndragningen skal også stå i forhold til alvorligheten av kriminaliteten. Følgelig skal det mindre til for å inndra et ransvåpen enn en motorsykkel brukt til trafikkovertrедelser.

Av det jeg har brukt av rettskildemateriale er det i tillegg en rekke hensyn som skal tas før inndragning kan skje. Kjøretøyets økonomiske verdi, handlingens grovhet (f. eks fart, bakhjulskjøring samt unndra seg kontroll) i tillegg til individ og allmennpreventive hensyn. I tillegg vektlegges en rekke omstendigheter rundt tiltalte, herunder kriminalhistorikk, inntekt, formue, livssituasjon og om oppførselen/lovbruddene har vært gjentakende.

Det samme gjelder den forebyggende bestemmelsen der det på grunn av «tingens art og forholdene for øvrig er en nærliggende fare» for at den vil brukt til en straffbar handling. Selv om det ikke nevnes like uttrykkelig i § 70, foreligger det også her et krav om forholdsmessighet. Mye av hensyntakingen i § 69 går igjen i vurderingen om inndragning etter § 70.

Slik jeg ser det, er det flere forskjeller i anvendelsen av strl. § 70, og § 69 1. ledd bokstav c). Dersom anvendelsen av strl. § 69 kun kan anvendes i begrenset grad, er det en desto snevrere adgang til å bruke § 70 mot overtrедelser av veitrafikklovgivningen. Jeg kan ikke se at den snevre adgangen vil utgjøre noen store utfordringer for politi- og påtalemyndigheten, da hjemmelen i § 69 oftere enn i dagens rettspraksis vil kunne anvendes mot *risikofylt trafikkatferd*.

Referanser

Internett

- Trygg trafikk- Ulykkesstatistikk ungdom 2014
(<https://www.tryggtrafikk.no/tema/ulykkesstatistikk/ungdom-og-ulykker/>)
- Statistisk sentralbyrå -veitrafikkulykker med personskaade i 2014
(<http://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/vtu/aar/2015-05-29?fane=tabell&sort=nummer&tabell=228623>)
- Altaposten- 2015-19.03: 15-åring stakk av fra politiet
(<http://www.altaposten.no/lokalt/nyheter/article10770379.ece>)
- Trønder-avisa- 2015.07.08: Stikker av fra politiet i ekstremt farlig trafikklek
(<http://www.t-a.no/nyheter/article9995021.ece>)

Litteratur

- Boe, Erik. (2005). *Grunnleggende juridisk metode. – En introduksjon til rett og rettstenking.* Universitetsforlaget.
- Matningsdal, M. (2015). *Straffeloven, Alminnelig bestemmelser, Kommentartutgave.* Universitetsforlaget.
- Wegner, Rolf B. (2015). *Strafferett, Alminnelig del.* Forlaget vett og viten.

Tingrettsdommer

- 2015.21.04 Alta tingrett – dom.

Lagmannsrettsdommer

- 2015-09-29. LF-2015-089734. Frostating lagmannsrett – dom.
- 2015-05-08. LE-2015-037986. Eidsivating lagmannsrett – dom.
- 2015-11-05. LB-2015-141909. Borgarting lagmannsrett – dom.
- 2014-09-24. LE-2014-108473. Eidsivating lagmannsrett – dom.

Høyesterett

- 1987-09-09. Rt. 1987 s. 1035.
- 2007-05-03. Rt. 2007 s. 680.
- 2005-06-29. Rt. 2005 s. 897.
- 1997-07-18. Rt. 1997 s. 1282.

Forarbeider, lovtekst, artikler og andre kilder

- Innst. O. nr. 72 (2004-2005) Innstilling fra justiskomiteen om lov om straff (straffeloven)
- Innst. O. nr. 96 (1987-1988) Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i vegtrafikkloven
- NOU 1992: 23 Ny straffelov- alminnelige bestemmelser. Avgitt 25. november 1991.
- Ot. prp. nr. 90 – (2003-2004) Om lov om straff
- Politiet og SINTEF 2009. Hvem fortjener politiets oppmerksomhet? *En studie av dødsulykkene i trafikken 2004 og 2005. Utrykningspolitiets temahefte nr. 2/ 2009*
- Riksadvokatens rundskriv av 2014 – Mål og prioriteringer for straffesaksbehandlingen i 2014- politiet og statsadvokatene
- SINTEF-rapport; Aktiv og passiv risiko: *Studie av høyrisikogruppene unge- og eldre bilførere med forslag til risikoreduserende tiltak.* Moe, Nordtømme, Øvstedal 2010
- Straffeloven 2005. *Lov om straff av 20. mai 2005 nr. 28 med endringer, sist ved lov av 19. juni 2015 nr. 65*
- Straffeloven 1902. *Lov om straff av 22. mai 1902 (opphevet)*