

Politiets juridiske rammer for førerkortbeslag

En juridisk oppgave

BACHELOROPPGAVE (BOPPG30)

Politihøgskolen

2019

Kand.nr : 952

Antall ord: 6600

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	2
1.1 Tema og avgrensing	3
1.2 Bakgrunn	4
1.3 Metode.....	4
2. Drøftelse av de juridiske rammene for førerkortbeslag	6
2.1 Hjemmelsgrunnlag	6
2.2 Vegtrafikkloven § 33 nr. 3	6
2.3 Tapsforskriften § 2-5 – generelt	7
2.4 Tapsforskriften § 2-5 – «personskade» og «omfattende materielle skade»	8
2.5 Tapsforskriften § 2-5 – «skader lett kunne ha oppstått»	9
2.6 Straffeprosessloven § 170 a – generelt.....	10
2.7 Straffeprosessloven § 170 a – forarbeider og rundskriv	11
2.8 Straffeprosessloven § 170 a – rettspraksis	12
2.8.1 «Tilstrekkelig grunn»	12
2.8.2 «Uforholdsmessig inngrep»	12
2.8.2.1 Hvor alvorlig lovovertrедelsen er.....	13
2.8.2.2 Hvilken trafikksikkerhetsrisiko personen antas å utgjøre	13
2.8.2.3 Hvor sterke bevis som foreligger mot personen.....	14
2.8.2.4 Hvilket behov personen har for å beholde førerkortet	14
3. Selvopplevd case	15
3.1 Faktum.....	15
3.2 Vegtrafikkloven § 33 nr. 3	16
3.3 Tapsforskriften § 2-5.....	16
3.4 Straffeprosessloven § 170 a.....	17
4. Konklusjon	19
5. Kilderegister	22
5.1 Litteraturregister.....	22
5.2 Lov-, forskrifts-, forarbeids- og rundskrivsregister.....	22
5.3 Domsregister	23
5.4 Øvrig bibliografiregister.....	24

1. Innledning

I perioden 2013-2017 har i gjennomsnitt 138 personer mistet livet og 678 personer blitt hardt skadd i trafikkulykker på norske veier.¹ Størsteparten av dødsulykkene i perioden 2005-2017 skyldes faktorer som kan knyttes til føreren, hvor uaktsomhet i form av uoppmerksomhet utgjør den største årsaksgruppen.² Dette tilsier at føring av motorvogn er en krevende prosess som krever stor kognitiv kapasitet.

At føring av motorvogn er en krevende prosess gjenspeiles i det strenge kravet til aktsomhet i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven eller vtrl.). Dette aktsomhetskravet fremgår blant annet av vtrl. § 3 som utgjør grunnregelen for trafikk.³ Hva som ligger i dette kravet kommer til uttrykk blant annet i bestemmelsens tre beskrivelser av ferdsele, nemlig at den skal være hensynsfull, aktpågivende og varsom. Kort innebærer «aktpågivende» å være oppmerksom, altså at man sanser og oppfatter informasjon i trafikkbildet, mens «varsom» innebærer å tilpasse kjøreatferden til denne informasjonen. På denne måten rammer vtrl. § 3 både den bevisste og ubevisste uaktsomheten.⁴ Utover dette er det vanskelig å trekke et generelt skille i aktsomhetsvurderingen mellom forsvarlig trafikkadferd og straffbar uaktsomhet.

Et virkemiddel politiet tar i bruk for å ivareta trafikksikkerheten er å ta fra fører førerretten. I Norge er det hovedsakelig to måter dette kan skje på. Disse hjemles i vtrl. §§ 33 og 34. I vtrl. § 33 er det en straffbar handling som danner utgangspunktet for tap av førerretten. I vtrl. § 34 er det særlige forhold som blant annet helsetilstand og manglende kjøreferdigheter som ligger til grunn.

I vtrl. § 33 hjemles grunnregelen for tap av førerrett i nr. 1. Den har hovedsakelig et forebyggende formål gjennom å ta farlige motorvognførere ut av trafikken.⁵ Ofte kan det ta tid fra en straffbar handling har skjedd til det foreligger rettskraftig avgjørelse i en sak om tap av førerrett etter nr. 1. For å forhindre at antatt farlige trafikanter skal føre motorvogn i denne

¹ Statistisk sentralbyrå, «trafikkulykker med personskaade», Hentet 22. februar 2019 fra <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/vtu/aar>

² Statens vegvesen, «dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2017», Hentet 22. februar 2019 fra https://www.vegvesen.no/_attachment/2346577/binary/1267249?fast_title=Dybdeanalyser+av+d%C3%B8dsulykker+i+vegtrafikken+2017.pdf

³ Leif N. Olsen, *Vegtrafikkrett*, 14. utgave, Oslo 2015 s. 153

⁴ Olsen 2015 s. 153

⁵ Bjørn Engstrøm, red. *Vegtrafikkloven og trafikkreglene* (Oslo: Universitetsforlaget, 2012) s. 490

perioden har polititjenestemannen adgang til å midlertidig tilbakekalle førerretten og ta førerkortet i beslag etter nr. 3.⁶

Hvilke straffbare handlinger som kan medføre tap av førerrett etter vtrl. § 33 fremkommer av forskrift 19. desember 2003 nr. 1660 om tap av retten til å føre motorvogn mv. (tapsforskriften). En av disse straffbare handlingene er nettopp overtredelse av aktsomhetskravet i vtrl. § 3. Denne overtredelsen hjemles i tapsforskriften § 2-5 trafikkarfarlige lovbrudd. At uaktsom kjøring etter vtrl. § 3 er et skjønnspreget begrep gjør tap av førerrett etter tapsforskriften § 2-5 spesielt utfordrende å vurdere. Hver enkelt sak bygger på en konkret trafikksituasjon som må vurderes individuelt.

1.1 Tema og avgrensning

Tema for denne bacheloroppgaven er politibetjentens adgang til å midlertidig tilbakekalle førerretten og ta førerkort i beslag etter vtrl. § 33 nr. 3 jf. lov 22. mai 1981 nr. 25 om rettergangsmåten i straffesaker (straffeprosessloven eller strpl.) § 170 a. Det er politibetjenten selv som i praksis besitter beslutningskompetansen for førerkortbeslag. Derfor vil en juridisk analyse av denne formen for tap av førerrett anses mest relevant for politiet og derfor tjene som tema for oppgaven.

Oppgaven vil kun ta for seg førerkortbeslag som følge av den straffbare handlingen som er begått ved å overtre vtrl. § 3. Som anført innledningsvis hjemles førerkortbeslag etter denne overtredelsen i tapsforskriften § 2-5. Dermed er det kun denne bestemmelsen som blir belyst i oppgaven. Avgrensningen er foretatt fordi tapsforskriften § 2-5 inneholder skjønnspregede vilkår som åpner for tolkning.

For å spisse det ytterligere favner ikke oppgaven vilkårene i vtrl. § 3 siden dette må regnes som en omstendelig affære i seg selv. Dermed legger oppgaven til grunn at det foreligger brudd på bestemmelsen.

Oppgaven har følgende problemstilling:

- Hvilke juridiske rammer har politiet for å midlertidig tilbakekalle førerretten og ta førerkort i beslag etter tapsforskriften § 2-5, jf. vtrl. § 33 nr. 3, jf. strpl. § 170 a?

⁶ Ragnar L. Auglend og Henry John Mæland, *Politirett*, 3. utgave, Oslo 2016 s. 1192

Betegnelsen «juridiske rammer» henviser til lovbundet skjønn. Dette beskriver betingelsene som må ligge til grunn for å kunne anvende regelen.⁷ De juridiske rammene utgjør således det strukturelle rettsanvendelsesskjønnet hvor skjønnspregede uttrykk i lov- og forskriftsregler vurderes og tolkes. Disse vurderingene er ikke basert på politibetjentens egne vurderinger og dømmekraft, såkalt epistemisk skjønn. Derimot er de rettslig styrt basert på rettsregler og kan overprøves av domstolen.⁸

1.2 Bakgrunn

Rundskriv 3/2009 presiserer at «rutinemessige beslag» av førerkort selv ved alvorlige ulykker, ikke skal forekomme. Hvert enkelt tilfelle skal vurderes opp mot lovens vilkår.⁹ Til tross for rundskrivet måtte riksadvokaten i 2017 på nytt understreke viktigheten av å følge regelverket for midlertidig førerkortbeslag.¹⁰ Hvordan har det seg at «rutinemessig beslag» av førerkort fortsatt er en utbredt og omdiskutert praksis på norske veier? En mulig forklaring kan være forenklingsstrategier. Den enkelte kjøreadferden må gjennom flere vurderinger preget av skjønsmessige vilkår som det kan være vanskelig å ta stilling til. Derfor søker denne oppgaven å få klarhet i disse vurderingene og finne fram til sentrale momenter for å avgjøre om førerkortet rettmessig skal tas i beslag eller ikke.

Beslag av førerkort er også viktig med tanke på trafikksikkerhet. Beslutninger på feil grunnlag kan i sin ytterste konsekvens resultere i at menneskeliv går tapt. På den andre siden kan det å bli fratatt førerretten få store konsekvenser for føreren. Derfor er det av stor betydning at politiet tar sin beslutning innenfor de rette rammene.

1.3 Metode

I denne delen av oppgaven vil framgangsmåten for å besvare problemstillingen belyses. Oppgaven skal drøfte gjeldende rett ved førerkortbeslag og har således en deskriptiv tilnærming hvor flere lovbestemmelser vil være aktuelle. Dermed vil rettskildebildet variere.

⁷ Erik Magnus Boe, *Grunnleggende juridisk metode*, 3. utgave, Oslo 2012 s. 72

⁸ Pål Lagestad, red. *Kommunikasjon og konflikthåndtering* (Oslo: Gyldendal, 2012) s. 218-219

⁹ Riksadvokaten. (2009). *Vegtrafikkovertrедelser – standardiserte bøtesatser, beslag av førerkort mv.* (Rundskriv nr. 3/2009). Hentet fra <https://lovdata.no/pro/#document/RA/avgjorelse/ra-2009-3?searchResultContext=1387&rowNumber=1&totalHits=57>

¹⁰ Riksadvokaten. (2017). *Midlertidig tilbakekall av førerrett etter vegtrafikkloven § 33 nr. 3 («beslag» av førerkort)*. Hentet fra <https://min.reettsdata.no/Dokument/gRARz2D2017z2E03z2E08?related=gL19650618z2D4z2EzA733>

Allikevel er temaets rettskildebilde særpreget av å være ganske ensartet. Det er rettspraksis som får en klart dominerende rolle.

Oppgaven baserer seg på rettspraksis mellom 2004-2019. Dette fordi tapsforskriften trådte i kraft i 2004. Problemsstillingen blir så langt det lar seg gjøre forsøkt besvart med utgangspunkt i høyesterettspraksis, men underrettspraksis blir trekt inn der det er nødvendig. Rettskildegrunnlaget er lagt til høyesterettsavgjørelser fordi disse normalt tillegges større vekt enn avgjørelser fra underrettene.¹¹

Vtrl. § 33 nr. 3 har en sentral rolle i rundskriv nr. 3/2009 og er omtalt i en del relevant juridisk teori. Tapsforskriften § 2-5 har ingen forarbeider eller rundskriv som sier noe konkret om bestemmelsens innhold. Det foreligger en del rettsavgjørelser, men ei heller disse omtaler bestemmelsens innhold i særlig grad. Rettskildeomfanget blir her en metodisk utfordring. Underrettspraksis må således spille en mer sentral rolle i denne delen av oppgaven.

Både forarbeidene, rundskriv og lovkommentarer trekkes inn i drøftelsen av strpl. § 170 a. Disse rettskildefaktorene bidrar til å belyse problemstillingen på et generelt plan og igjen er det rettspraksis som legger hovedgrunnlaget for drøftelsen. Også her kommer høyesterettspraksis noe til kort, og underrettspraksis blir dermed fremtredende.

Selv om problemstillingen omhandler tapsforskriften § 2-5 jf. vtrl. § 33 nr. 3, vil både rettsavgjørelser som gjelder § 33 nr. 1 og andre bestemmelser i tapsforskriften være relevant for oppgaven. Det som vil være avgjørende er hvilken bestemmelse det søkes å utlede argumenter til. Som et eksempel vil førerkortbeslag etter tapsforskriften § 2-2 jf. vtrl. § 33 nr. 3 kunne belyse momenter i forholdsmessighetsvurderingen. Derimot vil det være konsekvent bruk av rettsavgjørelser som gjelder § 33. nr. 3 i drøftelsen av forholdsmessighetsvurderingen. Det fremkommer nemlig av høyesterett at vurderingstemaene i forholdsmessighetsvurderingen etter strpl. §170 a og tapsforskriften § 1-3 ikke er sammenfallende. Dette gjelder spesielt for vurderingen av førerens behov for førerkort, som er et sterkere moment etter § 33 nr. 3.¹²

¹¹ Sverre Blandhol, Henriette N. Tøssebro og Øystein Skotheim, «Innføring i juridisk metode,» *Jussens venner* 50, nr. 6 (2015): 310-345 (s. 331), https://www.idunn.no/jv/2015/06/innfoering_i_juridisk_metode

¹² Rt. 2009 s. 738 (avsnitt 15) og Rt. 2012 s. 1333 (avsnitt 20)

2. Drøftelse av de juridiske rammene for førerkortbeslag

2.1 Hjemmelsgrunnlag

Formålet med dette avsnittet er å få en oversikt over hvordan hjemmelsgrunnlaget henger sammen. Dersom blant annet fører med skjellig grunn mistenkes for et straffbart forhold som kan medføre tap av førerretten, kan førerkortet tas i beslag jf. vtrl. § 33 nr. 3. I følge tapsforskriften § 2-5 er straff etter vtrl. § 3 et slikt forhold som gir grunnlag for tap av førerretten, dersom visse vilkår er oppfylt. Førerkortbeslag er å regne som et beslag i straffeprosesslovens forstand, derfor kommer også strpl. § 170 a til anvendelse.¹³ På denne måten oppstiller hjemmelsgrunnlaget tre overordnede krav:

Krav 1: Fører må med skjellig grunn mistenkes for å ha overtrådt vilkårene om å ferdes hensynsfullt, aktpågivende og varsomt slik at det blant annet oppstår fare eller voldes skade jf. vtrl. § 3.

Krav 2: Kjøreadferden må enten ha ført til trafikkulykke med personskade eller omfattende materiell skade, eller ført til situasjoner der slike typer skader lett kunne ha oppstått jf. tapsforskriften § 2-5 første ledd.

Krav 3: Beslaget må ha tilstrekkelig grunn og være et forholdsmessig inngrep jf. strpl. § 170a.

I det følgende skal vi gå nærmere inn på dette hjemmelsgrunnlaget og se på aktuelle krav og vilkår.

2.2 Vegtrafikkloven § 33 nr. 3

For å kunne ta førerkortet i beslag legger ordlyden i vtrl. § 33 nr. 3 til grunn vilkåret at blant annet eier må være «mistenkt for et straffbart forhold som kan medføre tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn». Beviskravet til mistanken er «skjellig grunn». Hvis vilkåret er oppfylt «kan en polititjenestemann midlertidig tilbakekalle førerretten og ta førerkortet fra ham».

¹³ Rundskriv nr. 3/2009 s. 10

I følge riksadvokatens rundskriv nr. 3/2009 skal førerkort bare beslaglegges dersom «overtredelsen er av en slik karakter at den må forventes å ville bli fulgt opp med fastsettelse av tap av førerrett i den dom eller det forelegg som avslutter saken». Spørsmålet blir da om overtredelsen etter en individuell vurdering vil medføre tap av førerrett i henhold til vanlig praksis.¹⁴

Vilkåret «skjellig grunn» krever sannsynlighetsovervekt. Det må være mer enn 50% sannsynlig at mistenkte har begått et straffbart forhold som kan medføre tap av førerretten. Det er bevissituasjonen på det aktuelle avgjørelsestidspunktet for beslaget som utgjør vurderingsgrunnlaget.¹⁵

Dersom vilkårene i vtrl. § 33 nr. 3 er oppfylt «kan en polititjenestemann midlertidig tilbakekalle førerretten og ta førerkortet fra ham». Det bemerkes at lovgiver har valgt å bruke ordet «kan». Dette innebærer at politiet har en adgang til å ta beslag, men oppfylte vilkår medfører ingen automatikk i at beslaget skal gjennomføres.¹⁶ Dette spørsmålet ble inntatt i Rt. 2004 s. 2044. I saken forelå det en kvalifisert mistanke om et straffbart forhold som ved domfellelse ville ført til tap av førerretten. Grunnvilkåret var dermed oppfylt. Kjæremålsutvalget fastslo at førerkortbeslag er et tvangsinngrep og at prinsippene om tilstrekkelig grunn og forholdsmessighet i strpl. § 170 a også her kommer til anvendelse. I mangel av en slik vurdering fant kjæremålsutvalget at lagmannsrettens kjennelse måtte oppheves.

Av dette fremkommer det at oppfylte grunnvilkår i vtrl. § 33 nr. 3 ikke er tilstrekkelig for å ta førerkort i beslag. Ved alle former for førerkortbeslag skal det foretas en vurdering av strpl. § 170 a, og ved overtredelse av vtrl. § 3 må også tapsforskriften § 2-5 vurderes.

2.3 Tapsforskriften § 2-5 – generelt

Når det skal tas stilling til førerkortbeslag etter overtredelse av vtrl. § 3, vil en manglende vurdering av vilkårene i tapsforskriften § 2-5 utgjøre en sentral mangel i beslutningsgrunnlaget.¹⁷ Tapsforskriften § 2-5 første ledd første punktum har følgende ordlyd:

¹⁴ Engstrøm 2012 s. 492

¹⁵ Rundskriv nr. 3/2009 s. 9

¹⁶ Engstrøm 2012 s. 493

¹⁷ LG-2018-139393

«Ileggelse av straff etter vegtrafikkloven § 3 første ledd, gir grunnlag for tap av førerrett dersom forholdet eller adferden har ført til trafikkuhell med personskade eller omfattende materielle skader, eller ført til situasjoner der slike skader lett kunne ha oppstått».

Av ordlyden fremkommer det at overtredelse av vtrl. § 3 gir grunnlag for tap av førerrett. Således vil det oppfylle vilkåret i § 33 nr. 3 om «et straffbart forhold som kan medføre tap av førerrett». Videre fremkommer det noen tilleggsvilkår som må være oppfylt for at overtredelse av § 3 skal kunne medføre tap av førerrett. Disse tilleggsvilkårene kan oppstilles i to krav hvor ett av de må være oppfylt. Det første kravet er at forholdet må ha ført til trafikkuhell med personskade eller omfattende materiell skade. Det andre kravet er at overtredelsen må ha ført til situasjoner hvor personskade eller omfattende materiell skade lett kunne ha oppstått.

Tapsforskriften § 2-5 første ledd andre punktum viser til punktene 1-15. Disse utgjør typetilfeller av overtredelse av vtrl. § 3 og fastsetter særskilte tapstider for disse. Disse tapstidene er knyttet til utmåling av tapsperiodens lengde etter § 33 nr. 1. Endelig i første ledd tredje punktum fastslås det at det ikke bare er punkt 1-15, men også andre overtredelser av vtrl. § 3 som kan medføre tap av førerrett.

Det bemerkes at lovgiver i flere av punktene 1-15 har valgt å gjenta kravene med tilleggsvilkår. Hadde ingen av punktene gjentatt kravene ville det vært naturlig at bestemmelsens første ledd la disse til grunn for alle punktene. Da de derimot gjentas i noen punkter, kan lovteksten tolkes dit at kravene ikke gjelder for punktene hvor de ikke gjentas. I de to neste punktene skal vi se nærmere på vilkårene i disse to kravene.

2.4 Tapsforskriften § 2-5 – «personskade» og «omfattende materielle skade»

Det første tilleggskravet legger til grunn at det må ha skjedd et trafikkuhell. Lovgiver knytter to vilkår til trafikkuhellet. Det må foreligge «personskade» eller «omfattende materielle skader».

Verken veitrafikkloven eller tapsforskriften har en egen definisjon av begrepet «personskade». I Rt. 2005 s. 641, hvor en fører rygget på en fotgjenger i et fotgjengerfelt,

fremgår det at smerter i ryggen og sykemelding ut uken er å regne som en personskade. Av dette kan det utledes at en smertetilstand som resulterte i sykemelding noen dager er tilstrekkelig for å overskride grensen for personskade. Videre presiserer kjennelsen at dette anses som en skade i veitrafikklovens forstand, men ikke i straffelovens forstand. Skade i straffeloven beror på en helhetsvurdering av omfanget, hvor f.eks. utslått tann eller brudd utgjør skade.¹⁸ Vegtrafikkloven stiller således ikke noe krav til en objektiv visuell eller påvisbar skade som kan måles i omfang, det er tilstrekkelig med subjektiv ytring av smerte.

Det fremgår av LB-2015-52174 at en avrevet dør på førersiden samt et delvis nedpresset tak er å regne som «omfattende materielle skader». Lignende materielle skader beskrives som omfattende i LF-2008-155879 hvor høyre framhjul ble revet av etter sammenstøt med autovern. Til sammenligning ble skader på bakskjerm, støtfanger, dør og felg etter påkjørsel av en telemast ikke regnet for å være omfattende i TGJOV-2017-161709.

Det ser ut til å kunne trekkes et skille mellom skade og omfattende skade der skaden er av et slikt omfang at kjøretøyet blir dysfunksjonelt, enten i form av at det rent praktisk ikke lar seg kjøre eller at det vil være uforsvarlig. En bulk i en støtfanger vil således regnes for en skade, mens et avrevet hjul vil regnes for en omfattende skade. Det har ikke vært mulig å fremdrive noen nedre økonomisk grense for omfattende skade.

2.5 Tapsforskriften § 2-5 – «skader lett kunne ha oppstått»

Det andre tilleggskravet krever ikke et trafikkuhell. Derimot er det krav til en situasjon hvor personskade eller omfattende materielle skade lett kunne ha oppstått.

Temaet ble behandlet av lagmannsretten i LB-2015-100501. Saken gjaldt en personbil med henger som under kjøring inn mot en høyrekurve kjørte inn i en midtdeler. Midtdeleren var varslet med skilt. Retten fant at ulykken var forårsaket av uoppmerksomhet hos sjåføren. Til tross for at det ikke oppsto personskade og kun mindre materielle skader på bil og henger, la retten til grunn at kjøreadferden lett kunne forårsaket personskade og omfattende materiell skade.

¹⁸ Rolf B. Wegner, *Strafferett spesiell del*, 2. utgave, Drammen 2015 s. 168

I LE-2018-163352 rygget en bil mot kjørerretningen oppover en påkjøringsrampe til E6. Sjøføren av bilen mente han hadde god oversikt og presiserte at det ikke kom biler imot. Retten la til grunn at hastigheten på påkjøringsramper til E6 er høy, og at et ryggende kjøretøy vil komme overaskende på de fleste. Selv om det ikke kom biler imot mente retten at det motsatte lett kunne vært tilfelle. Retten konkluderte med at situasjonen lett kunne ha medført trafikkuhell med personskaade og/eller omfattende materielle skader.

Ut ifra disse rettsavgjørelsene kan det særlig utledes to momenter som er avgjørende for om dette kravet er oppfylt. Det første momentet angår hvor nærliggende den forestående skaden er og spiller tilbake på vilkåret «lett». Skadens nærliggenhet kan måles på ulike måter. I LE-2018-163352, hvor personbilen rygget oppover påkjøringsrampen på E6, er det ulykkens nærliggenhet som måles. Relevant blir da f.eks. hastigheten på kjøretøyene og hvor oversiktlig det var. I LB-2015-100501, hvor personbilen kjørte i midtdeleren, er det graden av uoppmerksomhet som måles for å avgjøre hvor nærliggende en mer alvorlig skade var dersom f.eks. midtdeleren ikke hadde vært tilstede. Her har vi ikke en konkret fare for skade, men en abstrakt. Det andre momentet er skadepotensialet i situasjonen som må være tilstrekkelig for å oppfylle alvorlighetskravet til skaden. Kort oppsummert blir da spørsmålet om den forestående skaden er tilstrekkelig nærliggende, konkret eller abstrakt, og tilstrekkelig alvorlig.

Når en person allerede med skjellig grunn er mistenkt for å ha overtrådt aktsomhetskravet i vtrl. § 3, ser vi av disse rettsavgjørelsene at det ikke skal særlig mer til for å oppfylle dette andre tilleggskravet, og dermed vilkårene i tapsforskriften § 2-5 som et hele. Spesielt i de tilfellene hvor det allerede foreligger et trafikkuhell virker det å være lite som skal til for å argumentere for at skaden kunne vært mer alvorlig.

2.6 Straffeprosessloven § 170 a – generelt

Som anført tidligere må politibetjenten ta vilkårene i strpl. § 170 a med i vurderingen ved førerkortbeslag.¹⁹ Bestemmelsen har følgende ordlyd;

¹⁹ Rundskriv nr. 3/2009 s. 10 og Rt. 2004 s. 2044 (avsnitt 12)

«Et tvangsmiddel kan brukes bare når det er tilstrekkelig grunn til det. Tvangsmidlet kan ikke brukes når det etter sakens art og forholdene ellers ville være et uforholdsmessig inngrep».

Det fremkommer to vilkår av lovens ordlyd. Første punktum legger til grunn «tilstrekkelig grunn». I snever forstand innebærer dette et behov for bruk av tvangsmidlet, det skal være nødvendig. Andre punktum legger til grunn at tvangsmidlet ikke kan brukes dersom det er et «uforholdsmessig inngrep». At noe er forholdsmessig vil si at det er avpasset slik at det står i et forhold som stemmer overens med noe annet. I dette tilfellet er det «tvangsmidlet» som skal stå i et forhold som stemmer overens med «sakens art og forholdene ellers». Således må det etter en samlet vurdering være et rimelig forhold mellom fordelene, eller nødvendigheten, med førerkortbeslaget og ulempene for den beslaget rettes mot.

2.7 Straffeprosessloven § 170 a – forarbeider og rundskriv

Av forarbeidene fremgår det at forholdsmessighetsvurderingen har betydning for spørsmålet om og hvor lenge et tvangsmiddel kan brukes. Forarbeidene gir også en nærmere beskrivelse av «forholdene ellers», som kan innebære mistankens styrke, i hvilken grad handlingen er inngripende og hvor nødvendig inngrepet er.²⁰ Utover dette er forarbeidene tause hva gjelder innholdet i de to vilkårene «tilstrekkelig grunn» og «uforholdsmessig inngrep».

Det presiseres i rundskriv nr. 3/2009 at vurderingen av strpl. § 170 a må ses fra to sider. På den ene siden, må overtredelsens alvorlighet og de trafikksikkerhetsmessige hensynene som tilsier at føreren må fratras førerretten, vurderes. På den andre siden må konsekvensene dette får for føreren vurderes. Rundskrivet sammenfaller godt med lovbestemmelsens ordlyd. Overtredelsens alvor og de trafikksikkerhetsmessige hensynene tjener som «tilstrekkelig grunn». Dette må settes opp mot konsekvensene det får for føreren. Deretter får man svar på om det vil være et «uforholdsmessig inngrep», som lovteksten lyder.

²⁰ Ot.prp. nr. 64 (1998-1999) *Om lov om endringer i straffeprosessloven og straffeloven m v (etterforskningsmetoder m v)* s. 17

2.8 Straffeprosessloven § 170 a – rettspraksis

2.8.1 «Tilstrekkelig grunn»

Enhver uaktsomhet etter vtrl. § 3 gir ikke tilstrekkelig grunn for inndragelse. Inndragningen er forbeholdt grove tilsidesettelser av aktsomheten.²¹ Rt. 2004 s. 2044 slår fast at det ved beslag av førerkort er nødvendig med «en konkret påvisning av at det faktisk er behov for et slikt tiltak av hensyn til trafikksikkerheten eller andre relevante, beskyttelsesverdige interesser». Rt. 2005 s. 1039 presiserer at det ikke trenger å foreligge konkrete holdepunkter for at føreren utgjør en trafikksikkerhetsrisiko utover en enkeltstående hendelse. Den samme problemstillingen er inntatt i Rt. 2005 s. 1080 og Rt. 2004 s. 369 med det samme resultatet. Ut fra dette kan det utledes at det er nok med én overtredelse og at det ikke er noe krav til tidligere overtredelser for å utgjøre en uakseptabel fremtidig trafikksikkerhetsrisiko og dermed oppfylle vilkåret «tilstrekkelig grunn».

2.8.2 «Uforholdsmessig inngrep»

Hva som konkret kan utgjøre «sakens art og forholdene ellers», og dermed bør være med i en nødvendig- og forholdsmessighetsvurdering i førerkortbeslagsaker, ble behandlet av høyesteretts kjæremålsutvalg i Rt. 2005 s. 160. Utvalget viste til krav til vurderingstemaer som var utviklet i rettspraksis de senere årene. Basert på denne rettspraksisen trakk utvalget fram sentrale momenter i vurderingen av om midlertidig tilbakekall av førerrett ville være et uforholdsmessig inngrep. Disse momentene er;

- «Hvor alvorlig lovovertrедelsen er»
- «Hvilken trafikksikkerhetsrisiko siktede antas å utgjøre»
- «Hvor sterke bevis som foreligger mot ham»
- «Hvilket behov han har for å beholde førerkortet»

Momentlisten i Rt. 2005 s. 160 er fulgt opp i senere rettspraksis og har dermed fått generell betydning for tolkningen av denne rettstilstanden.²² Denne dommen tjener således som et prejudikat hvor domspremissenes presedensvirkning må tillegges stor rettskildemessig vekt. Momentlisten sammenfaller godt både med forarbeidene til strpl. § 170 a og rundskriv nr. 3/2009.

²¹ NOU 1981: 13 *Beslag og inndragning av førerkort* s. 12

²² Se blant annet Rt. 2005 s. 1039, Rt. 2005 s. 1080, Rt. 2012 s. 1333 og Rt. 2014 s. 1155.

2.8.2.1 Hvor alvorlig lovovertrædelsen er

I Rt. 2005 s. 1252 sovnet en lastebilsjåfør slik at hun kom over i motgående kjørefelt og frontkolliderte med en personbil. Det oppsto materielle skader og lettere personskade. Fordi hun var på utkikk etter en plass å stanse mente retten at hun i høyden ville kunne bli straffet for simpel uaktsomhet. Av samme grunn mente retten at hun heller ikke utgjorde noen spesiell trafikksikkerhetsrisiko. Dermed kom retten til at det ikke forelå tilstrekkelig grunn for beslaget.

I LB-2007-104009 mistet bilfører kontroll over bilen i en sving slik at den kom over i motgående kjørefelt og frontkolliderte med møtende bil med personskade og materielle skade til følge. Retten mente dette var en alvorlig trafikkovertredelse. Ellers er manglende overholdelse av vikeplikten for fotgjengere å regne for en alvorlig overtrædelse.²³ Det samme gjelder trafikkulykker hvor føreren sovner bak rattet.²⁴

Av disse rettsavgjørelsene fremgår det at lovbruddets alvorlighet gjenspeiles av hvor graverende bruddet er på vilkårene for aktsom kjøring etter vtrl. § 3. Graden av uaktsomhet var utslagsgivende da lastebilsjåføren var på utkikk etter en rasteplass, graden av skadevolding sto sentralt da føreren sovnet og frontkolliderte, og manglende overholdelse av vikeplikten for fotgjengere representere et stort farepotensial.

2.8.2.2 Hvilken trafikksikkerhetsrisiko personen antas å utgjøre

Momenter fra rettspraksis som kan argumentere for økt trafikksikkerhetsrisiko er tidligere overtrædelser av vegtrafikkloven,²⁵ saker hvor det er mistanke om ruspåvirket kjøring²⁶ og unnlate å oppgi navn og adresse etter trafikkulykke.²⁷ I LE-2018-128867 rettet føreren all sin oppmerksomhet mot mobiltelefonen slik at han ikke fikk med seg en politibetjent som stå en halvmeter ut i veibanen og vinket han inn for kontroll. Hensynet til trafikksikkerheten tilsa i dette tilfellet førerkortbeslag. I LE-2017-96836 rygget føreren på en fotgjenger som ble påført brudd i begge beina. Lagmannsretten kom til at føreren hadde handlet uaktsomt, men at

²³ LB-2016-92010

²⁴ LF-2013-120136

²⁵ Rt. 2007 s. 1247 (avsnitt 7) og LB-2016-50749

²⁶ Rt. 2004 s. 1247 (avsnitt 15)

²⁷ Rt. 2006 s. 254 (avsnitt 17)

kjøreatferden ikke var av en slik karakter som utgjorde fare for trafikksikkerheten, slik som grove fartsovertredelser og kjøring i påvirket tilstand.

Av dette kan det især utledes to sentrale momenter. Til tross for at det ikke er et krav, vil tidligere overtredelser argumentere for en gjentakelsesfare som øker trafikksikkerhetsrisikoen. Det synes også å være et skille mellom den bevisste og ubevisste uaktsomheten, i det man er klar over at man kjører ruspåvirket og retter oppmerksomheten mot mobiltelefonen, mens man ikke er klar over at det er en person bak bilen i det man rygger.

2.8.2.3 Hvor sterke bevis som foreligger mot personen

Dersom vilkåret «skjellig grunn» til mistanke er oppfylt, vil allikevel bevisenes styrke i saken og dermed grad av sikkerhet for domfelling være en relevant faktor i den helhetlige forholdsmessighetsvurderingen av førerkortbeslaget.²⁸ I Rt. 2005 s. 1080 opphevet kjæremålsutvalget lagmannsrettens kjennelse fordi blant annet vurdering av bevissituasjonen ikke var behandlet utover at det nettopp forelå skjellig grunn. Av dette kan det utledes at «skjellig grunn til mistanke» kun fungerer som et nedre krav.

I Rt. 2011 s. 287 mente retten at siktede med skjellig grunn kunne mistankes for uaktsom kjøring da det forelå 3 vitneforklaringer og to skriftlige sakkyndig rapporter som underbygget dette. I LE-2018-128867 utgjorde en politibetjents observasjon av en person som snakket i mobiltelefon skjellig grunn til mistanke om uaktsom kjøring. I LG-2018-37722 anførte et vitnet at sjåføren hadde «relativt høy fart» i utforkjøringen. Retten vurderte bevisene som svake i saken.

2.8.2.4 Hvilket behov personen har for å beholde førerkortet

Behovet sjåføren har for førerkortet vil i forholdsmessighetsvurderingen utgjøre motsatsen til nødvendigheten av beslaget. Ut ifra rettspraksis kan det trekkes fram noen vanlige argumenter for behov for førerkort. Førerkortinnehaveren kan bo avsides uten andre kommunikasjonsmidler,²⁹ føreren kan ha fysiske utfordringer med å komme seg rundt uten

²⁸ Rt. 2007 s. 1487 (avsnitt 11) og Rt. 2004 s. 1210 (avsnitt 20)

²⁹ Auglend 2016 s. 1195

bil,³⁰ føreren kan være den eneste i familien med førerkort,³¹ eller føreren kan være yrkessjåfør.³²

Midlertidig tap av førerrett får ofte store konsekvenser for yrkessjåførers økonomi. Ulempene dette medfører må avveies mot hensynet til trafiksikkerheten, allmennpreventive hensyn og hensynet til likebehandling. Vtrl. § 33 nr. 3 håndheves strengt og i alminnelighet skal det mye til før økonomi og personlige hensyn får gjennomslag i forholdsmessighetsvurderingen.³³

I LF-2013-120136 kom lagmannsretten under adskillig tvil til at midlertidig beslag var et uforholdsmessig inngrep fordi føreren drev et enkeltpersonsforetak som snekker/altmuligmann hvor det ikke var mulig å drive virksomheten uten førerkort. Det ble særlig lagt vekt på at virksomheten var sesongpreget og at virkningen av å stå uten bil i sommermånedene ville være sterkt skadelidende for virksomheten.

3. Selvopplevd case

3.1 Faktum

I denne delen skal rettsregelen som er utledet gjennom oppgaven anvendes på en hendelse fra praksisåret. Hendelsen fant sted i en tunnel på E6. Tunnelløpet hadde to kjørefelt i samme retning, hvor det ene kjørefeltet var stengt for trafikk og var tydelig merket. Som et resultat oppsto det saktegående kø i det gjenværende kjørefeltet. Fartsgrensen i tunnelen var redusert til 50 km/t.

Patruljen lå i køen da det kom en bil kjørende i det stengte kjørefeltet. Bilen passerte patruljen i en av tunnelens flere slake svinger hvor sikten er ca. 100 meter. Føreren holdt en hastighet på om lag 70 km/t. I avhøret på stedet forklarte mannen at han ikke hadde tid til å stå i køen og at han antok at kjørefeltet var stengt i begge retninger siden det ikke kom biler imøte. Det fremkom videre at han var avhengig av førerkortet i yrket som maskinentreprenør.

Næringsvirksomheten drev han aleine. Førerkortet trengte han både for å transportere

³⁰ LB-2016-92010

³¹ LE-2016-70973

³² Rt. 2005 s. 641

³³ LF-2013-120136

hullaster og gravmaskin til arbeidsplassene, og for å få gjennomført selve arbeide. Han hadde faste leasing utgifter på flere av maskinene. Videre bodde han avsidesliggende med en sønn på syv år som han var aleneforsørger for.

3.2 Vegtrafikkloven § 33 nr. 3

Det legges til grunn at handlingen kvalifiserer til brudd på vtrl. § 3 da oppgaven er avgrenset til ikke å omfatte denne vurderingen. Dermed blir det første spørsmålet om det foreligger gode nok bevis i saken til å tilfredsstillende beviskravet «skjellig grunn». Av rettspraksis fremgår det at en politibetjents observasjon av en hendelse er tilstrekkelig for skjellig grunn.³⁴ Også vitneobservasjoner er med på å underbygge mistanken.³⁵ I faktum foreligger det både observasjon fra politiet og en rekke øyenvitner i de forbikjørt bilene. I tillegg var tunellen videoovervåket. Således forelå det en kvalifisert mistanke om overtredelse av vtrl. § 3. Det neste spørsmålet blir så om overtredelsen er berettiget til tap av førerretten.

3.3 Tapsforskriften § 2-5

For at det skal være tilfellet må kjøringen hans ha ført til en situasjon der personskade eller omfattende materiell skade lett kunne ha oppstått jf. tapsforskriften § 2-5. Det fremgår av Rt. 2005 s. 641 at en subjektiv smertetilstand som resulterte i sykemelding noen dager er å regne som personskade. For omfattende materiell skade er det tilstrekkelig med et avrevet hjul eller en dør.³⁶ Hvis det først skulle oppstå en møteulykke i tunnelen er det flere momenter, deriblant hastighet og sikt, som tilsier at det kan bli et høyenergisammenstøt med skadepotensial godt innenfor de beskrevne skadetilstandene.

Det avgjørende spørsmålet blir dermed hvor «lett», eller nærliggende, en trafikkulykke faktisk var i situasjonen. Dette reiser to nye spørsmål, hvor sannsynlig var møtende trafikk og hvor sannsynlig var det at de evt. skulle kolliderer. I LE-2018-163352, hvor personbilen rygget oppover påkjøringsrampen på E6, fremkom det av domspremissene at hastigheten på påkjøringsramper til E6 er høy og at det lett kunne kommet biler imot. Retten kom til at situasjonen lett kunne ha medført trafikkuhell med personskade og/eller omfattende materielle skader. Kjennelsen var enstemmig. Både i kjennelsen og i faktum ferdes bilene ulovlig i et

³⁴ LE-2018-128867

³⁵ Rt. 2011 s. 287 (avsnitt 15)

³⁶ LF-2008-155879 og LB-2015-52174

kjørefelt hvor det kan komme møtende trafikk. Sakene har dermed nære faktiske likhetstrekk som gjør at rettsavgjørelsen kan tillegges vekt.

I betraktning av det første spørsmålet må sannsynligheten for møtende kjøretøy anses å være større i kjennelsen, da påkjøringsrampen var åpen for ferdsel ut på E6. At kjørefeltet var stengt i den normale retningen i faktum tilsa derimot ikke automatisk at det var åpent for ferdsel i motsatt retning. I betraktning av det andre spørsmålet, vil imidlertid sannsynligheten for en kollisjon vurderes som større i faktum enn i kjennelsen gitt at det kom et kjøretøy. I tunnelen ville kjøretøyene hatt en møtende hastighet på omkring 120 km/t, med ca. 100 meter sikt og uten plass til å gjennomføre unnamanøver. Derimot på en påkjøringsrampe vil hastigheten være lavere, oversikten bedre og veibanen bredere.

I faktum er det lavere sannsynlighet for møtende kjøretøy og mindre mulighet for å avverge ulykke. Samtidig må det understrekes at sannsynligheten for møtende kjøretøy eller annen hindring ikke er ubetydelig. At det ikke kom biler kunne være tilfeldig eller at kjørefeltet var i ferd med å åpne. Andre naturlige opphav kunne vært fri vei for kommende utrykningskjøretøy, at det hadde skjedd en trafikkulykke eller at det pågikk veiarbeid. Mye tyder dermed på at ulykkens nærliggenhet er vel så nær i faktum som i rettsavgjørelsen. Således må det kunne sies at det forelå en kvalifisert mistanke om et straffbart forhold som kan medføre tap av førerretten. Grunnvilkåret anses å være oppfylt.

3.4 Straffeprosessloven § 170 a

For å kunne svare på hvor alvorlig førerens overtredelse av vtrl. § 3 var, må graden av uaktsomhet og graden av oppstått fare belyses. At føreren valgte å kjøre i kjørefeltet tyder på at han ikke har tenkt på at det kunne være i ferd med å åpne for motgående trafikk eller at det i det hele tatt var en grunn til at kjørefeltet var stengt. Dette må nok i seg selv anses å være uaktsomt. Tatt i betraktning sikten, faren han utgjorde og at han holdt det for mulig at det kunne komme biler, burde det forventes at han holdt betydelig lavere hastighet enn fartsgrensen. Det at føreren isteden valgte å overskride fartsgrensen med ca. 20 km/t gjør uaktsomheten grovere.

I hvilken grad det oppstå fare ble belyst i oppgavens punkt 3.3. Tatt i betraktning hastighet, sikt, mulighet for unnamanøver og sannsynlighet for møtende kjøretøy etterlater det liten tvil om at det lett kunne oppstått trafikkulykke, og at dette med stor sannsynlighet ville blitt et

høyenergisammenstøt med stort skadepotensial. Sett i lys av at føreren, gjennom sin grove uaktsomhet, hadde liten kontroll over hvilke utfall situasjonen ville få, er det mye som tyder på at dette må regnes som en alvorlig overtredelse.

Det fremgår av rettsregelen at det er tilstrekkelig å knytte trafikksikkerhetsrisikoen til en enkelthendelse.³⁷ At føreren antok at kjørefeltet var stengt i begge retninger viser at han holdt det for mulig at det kunne komme biler imot. Til tross for risikoen valgte han å kjøre allikevel. Denne enkelthendelsen sier noe grunnleggende om førerens holdninger, verdier og prioriteringer. Han neglisjerer trafikkreglene og setter sin egen tid framfor andres sikkerhet. Dette sverter over på fremtidige trafikksituasjoner. Føreren antas dermed å utgjøre en trafikksikkerhetsrisiko.

Føreren har altså begått en alvorlig lovovertrødelse og at han utgjør en trafikksikkerhetsrisiko. Det neste spørsmålet blir da hvor sikker patruljen var på dette, altså hvor sterke var bevisene. Med økende bevis stiger inngrepets grad av forholdsmessighet.³⁸ Minimumskravet er «skjellig grunn» til mistanke.³⁹ Situasjonen er observert av politiet og en rekke øyenvitner, samt det forelå videoovervåkning. Mistanken må således anses å være godt forbi skjellig grunn.

Det endelige momentet som må trekkes frem er førerens behov for førerkortet. Uten det får han ikke gjennomført jobben som maskinentreprenør. Dette vil ikke bare resultere i manglende inntekt, men også at virksomheten trolig vil gå under da han driver den aleine og han har faste påløpende utgifter. Også privat har han åpenbare behov for førerkort ved at han bor avsides uten andre kommunikasjonsmidler. Det vil skape utfordringer og ha isolerende virkning for han og sønnen.

Sett under ett har vi på den ene siden av forholdsmessighetsvurderingen tilstrekkelig grunn i form av en godt bevist alvorlig lovovertrødelse hvor føreren utgjør en tydelig trafikksikkerhetsrisiko. Mens på den andre siden har vi en fører med åpenbart store behov for førerkortet for å kunne fortsette det livet han og familien lever. Slik det fremkommer av

³⁷ Rt. 2005 s. 1039 (avsnitt 7 og 12), Rt. 2005 s. 1080 (avsnitt 5) og Rt. 2004 s. 369 (avsnitt 7)

³⁸ Rt. 2007 s. 1487 (avsnitt 11) og Rt. 2004 s. 1210 (avsnitt 20)

³⁹ Rundskriv nr. 3/2009 s. 9

rettspraksis skal det i alminnelighet mye til før behovet for førerkort får gjennomslag i forholdsmessighetsvurderingen når det foreligger tilstrekkelig grunn.⁴⁰

Allikevel kan ikke førerens behov for førerkort sies å være alminnelige. Yrkesmessig ligner tilfellet det som forelå i LF-2013-120136. Der ble inngrepet regnet som uforholdsmessig da føreren drev et enkeltpersonsforetak som var sesongpreget og dermed ville være sterkt skadelidende. I faktum har vi i tillegg til dette yrkesmessige behovet også det private som nok gjør behovet totalt sett større.

Samtidig kan heller ikke nødvendigheten av beslaget sies å være alminnelig i faktum. Til sammenligning gjaldt LF-2013-120136 en trafikkulykke hvor føreren sovnet og krysset motgående kjørefelt før han endte opp i en fjellvegg med lettere skader. Dette er snakk om en ubevisst uaktsomhet hvor faren for gjentakelse og dermed trafikksikkerhetsrisikoen er mindre. I faktum baserte føreren seg bevisst på antakelser i det han neglisjerte trafikkreglene og gjorde en grunnleggende feilprioritering ved å sette sin egen tid framfor andres liv og helse. Dette utgjør en fremtidig trafikksikkerhetsrisiko som i lys av rettsregelen bør vektet tyngre enn økonomiske og sosiale forhold som snur opp/ned på folks liv. Trafikksikkerhetsgevinsten utveier det tungtveiende behovet føreren har for førerkort. Førerkortbeslag virker således å være et forholdsmessig inngrep i dette tilfellet.

4. Konklusjon

Førerkortbeslag etter tapsforskriften § 2-5 jf. vtrl. § 33 nr. 3 er en prosess hvor aktuell kjøreadferd må gjennom flere lag med vurderinger preget av vage og skjønnsmessige krav og vilkår. Oppgaven har søkt å få klarhet i denne prosessen. Det viser seg at prosessen kan oppstilles i tre hovedkrav.

Det første kravet er knyttet til mistanke om overtredelse av vtrl. § 3. Oppgaven la dette til grunn. Det fremkom at beviskravet «skjellig grunn» omfatter sannsynlighetsovervekt på lik linje som ved bruk av tvangsmidler etter straffeprosessloven.⁴¹ Rettspraksis viste blant annet

⁴⁰ LF-2013-120136

⁴¹ Engstrøm 2012 s. 491

at en politibetjents observasjon av en hendelse var tilstrekkelig for å underbygge «skjellig grunn».⁴²

Det andre kravet er knyttet til tapsforskriften § 2-5. Satt opp imot det tredje kravet, som knytter seg til strpl. § 170 a, viste det seg at den største juridiske skranken hviler på strpl. § 170 a. Tapsforskriften § 2-5 har nemlig lav terskel for oppfyllelse tatt i betraktning at det allerede foreligger mistanke om overtredelse av vtrl. § 3. Det fremkom at en subjektiv smertetilstand som resulterte i sykemelding noen dager regnes for «personskade».⁴³ Videre var en skade som satt bilen i uforsvarlig eller ukjørbar stand, som et avrevet hjul eller en avrevet dør, en «omfattende materiell skade». Allikevel var det bestemmelsens siste komma som utpekte seg som nedre grense, nemlig «slike typer skader lett kunne ha oppstått». Spesielt der en ulykke faktisk forelå, men skadeomfanget ikke kvalifiserte, var det lite som skulle til for å oppfylle vilkåret. Til sammen utgjør det første og dette andre kravet grunnvilkåret for midlertidig førerkortbeslag etter disse bestemmelsene. Rettskildene viser seg å være tydelige på at dette alene ikke er tilstrekkelig for førerkortbeslag.⁴⁴ Krav tre og fire må også være oppfylt.

Hva gjelder det tredje kravet, sammenfaller forarbeidene, rundskriv og rettspraksis godt om forholdsmessighetsvurderingen. De trekker fram at lovovertredsens alvorlighet, trafikksikkerhetsrisikoen føreren utgjør og bevis i saken må veies opp mot behovet føreren har for førerkortet.⁴⁵ Det fremkom at den største juridiske skranken utgjøres av at beslaget må ha «tilstrekkelig grunn», altså de tre første ovennevnte momentene. Det som kreves er en konkret påvisning av nødvendigheten,⁴⁶ og denne påvisningen kan ha opphav i en enkelthendelse.⁴⁷ Det viser seg at nødvendigheten av beslaget må strekke seg lengre enn enhver uaktsomhet etter vtrl. § 3.⁴⁸ Overtredelsen må dermed være av en viss alvorlighet, fører utgjøre en viss trafikksikkerhetsrisiko og dette må være bevist med en viss styrke. Hvor mye som kreves av de ulike momentene er ikke statisk, men vil bero på et innbyrdes dynamisk forhold. Har man passert denne skranken og det foreligger tilstrekkelig grunn til beslaget, skal det mye til før

⁴² LE-2018-128867

⁴³ Rt-2005-641 (avsnitt 22)

⁴⁴ Rundskriv nr. 3/2009 s. 9 og Rt. 2004 s. 2044

⁴⁵ Ot.prp. nr. 64 (1998-1999) s. 17, Rundskriv nr. 3/2009 s. 10, Rt. 2005 s. 160 (avsnitt 14)

⁴⁶ Rt. 2004 s. 2044 (avsnitt 12)

⁴⁷ Rt. 2005 s. 1039 (avsnitt 7 og avsnitt 12)

⁴⁸ NOU 1981: 13 *Beslag og inndragning av førerkort* s. 12

likebehandlingsprinsippet må vike og førerens behov for førerkortet får gjennomslag i forholdsmessighetsvurderingen.

På denne måten har oppgaven forsøkt å kartlegge de juridiske rammene som gjelder for førerkortbeslag etter tapsforskriften § 2-5 jf. vtrl. § 33 nr. 3. Oppgaven har kommet fram til hvilke krav som må være oppfylt og hva vilkårene i disse innebærer. Dette har ledet til en forståelse av hvilke vurderinger som må gjøres og hvilke momenter som bør vektlegges i de ulike vurderingene. Som ledd i dette har også oppgaven avdekket noen åpenbare utfordringer. Som anført, vil prosessens iboende skjønnsmessige karakter ville kunne være utfordrende. Manglende informasjon og et oversiktlig situasjonsbilde, vil også føre med seg utfordringer knyttet til å treffe riktig beslutning, i en slik tidlig etterforskningsfase hvor beslaget gjennomføres.

Uansett kommer man ikke foruten at denne oppgaven kun tjener som en startgrop. Hver enkelt trafikkhendelse bygger nemlig på en konkret situasjon og må dermed vurderes individuelt. Allikevel har oppgaven forhåpentligvis bidratt til å strukturere og forenkle denne vurderingsprosessen noe.

5. Kilderegister

5.1 Litteraturregister

Auglend, Ragnar L. og Henry John Mæland, *Politirett*, 3. utgave (Oslo 2016)

Blandhol, Sverre, Henriette N. Tøssebro og Øystein Skotheim. «Innføring i juridisk metode.»
Jussens venner 50, nr. 6 (2015): 310-345.

https://www.idunn.no/jv/2015/06/innfoering_i_juridisk_metode

Boe, Erik Magnus, *Grunnleggende juridisk metode: En introduksjon til rett og rettstenkning*,
3. utgave (Oslo 2012)

Engstrøm, Bjørn, red. *Vegtrafikkloven og trafikkreglene: Kommentartutgave*. Oslo:
Universitetsforlaget, 2012.

Lagestad, Pål, red. *Kommunikasjon og konflikthåndtering: Publikumsrettet arbeid i et
politifaglig perspektiv*. Oslo: Gyldendal, 2012.

Olsen, Leif N., *Vegtrafikkrett*, 14. utgave (Oslo 2015)

Wegner, Rolf B., *Strafferett spesiell del: Ny utgave etter straffeloven av 2005*, 2. utgave
(Drammen 2015)

5.2 Lov-, forskrifts-, forarbeids- og rundskrivsregister

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

Lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven)

NOU 1981: 13 *Beslag og inndragning av førerkort*

Ot.prp. nr. 64 (1998-1999) *Om lov om endringer i straffeprosessloven og straffeloven m v
(etterforskningsmetoder m v)*

Riksadvokaten. (2009). *Vegtrafikkovertrедelser – standardiserte bøtesatser, beslag av førerkort mv.* (Rundskriv nr. 3/2009). Hentet fra <https://lovdata.no/pro/#document/RA/avgjorelse/ra-2009-3?searchResultContext=1387&rowNumber=1&totalHits=57>

Riksadvokaten. (2017). *Midlertidig tilbakekall av førerrett etter vegtrafikkloven § 33 nr. 3 («beslag» av førerkort).* Hentet fra <https://min.rechtsdata.no/Dokument/gRARz2D2017z2E03z2E08?related=gL19650618z2D4z2EzA733>

5.3 Domsregister

Rt. 2004 s. 369

Rt. 2004 s. 1210

Rt. 2004 s. 1247

Rt. 2004 s. 2044

Rt. 2005 s. 160

Rt. 2005 s. 641

Rt. 2005 s. 1039

Rt. 2005 s. 1080

Rt. 2005 s. 1252

Rt. 2006 s. 254

Rt. 2007 s. 1247

Rt. 2007 s. 1487

Rt. 2009 s. 738

Rt. 2011 s. 287

Rt. 2012 s. 1333

Rt. 2014 s. 1155

LB-2007-104009

LF-2008-155879

LF-2013-120136

LB-2015-52174

LB-2015-100501

LB-2016-50749

LE-2016-70973

LB-2016-92010

LE-2017-96836

LG-2018-37722

LE-2018-128867

LG-2018-139393

LE-2018-163352

TGJOV-2017-161709

5.4 Øvrig bibliografiregister

Statistisk sentralbyrå. «Trafikkulykker med personskade». Hentet 22. februar 2019 fra

<https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/vtu/aar>

Statens vegvesen. «Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2017». Hentet 22. februar 2019 fra

https://www.vegvesen.no/_attachment/2346577/binary/1267249?fast_title=Dybdeanalyser+av+d%C3%B8dsulykker+i+vegtrafikken+2017.pdf