

Vegtrafikkloven

Reglene om førerkortbeslag i kjøring i påvirket tilstand

Juridisk oppgave

BACHELOROPPGAVE (OPPGAVE03)

Politihøgskolen

2023

Kand.nr: 338 & 339

Antall ord: 8957

Innholdsfortegnelse

1 Innledning.....	4
1.1 Tema og avgrensning.....	5
1.2 Problemstilling.....	6
1.3 Selvopplevd oppdrag	6
2 Rettskildebildet.....	7
3 Hoveddel	8
3.1 Formålet med beslag av førerkort.....	8
3.2 Midlertidig tilbakekall av føreretten etter vtrl. § 33 nr. 3	9
3.2.1 «Skjellig grunn»	12
3.2.2 Straffbart forhold som kan medføre tap av føreretten.....	12
3.3 Vegtrafikkloven § 22 første ledd	14
3.3.1 <i>Ingen må føre motorvogn når han er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel.</i>	14
3.4 Politiets hjelpemidler for ruspåvirket kjøring	16
3.5 Straffeprosessloven §170 a	19
3.5.1 Tilstrekkelig grunn	20
3.5.2 Et uforholdsmessig inngrep	21
3.5.2.1 «Hvor alvorlig lovovertrедelsen er».....	22
3.5.2.2 «Hvilken trafiksikkerhetsrisiko siktede antas å utgjøre»	22
3.5.2.3 «Hvor sterke bevis som foreligger mot ham»	23
3.5.2.4 «Hvilket behov han har for å beholde førerkortet»	24
4 Konklusjon	26
5 Kilderegister	29
5.1 Litteraturregister	29
5.2 Lov-, forskrifts-, forarbeids- og rundskrivsregister	29
5.3 Domsregister.....	30

5.4 Øvrig bibliografiregister 32

1 Innledning

Å ferdes i trafikken er noe av det farligste vi gjør. Ved siden av fart er rus en av hovedgrunnene til alvorlige trafikkulykker i Norge. I 2022 omkom 118 personer i trafikken. Det er foreløpig ukjent hvor mange av ulykkene som hadde rus som en medvirkende faktor, men i løpet av siste årene har i underkant av 25% av dødsulykkene i trafikken vært ruskjøringsulykker.¹

Hver dag gjennomføres cirka 140 000 kjøreturer i trafikken hvor fører er ruspåvirket. Det kan være påvirkning av alkohol, narkotiske stoffer eller medisiner. Det er fem ganger mer ruskjøring hvor fører er påvirket av legemidler og narkotika enn alkohol. De vanligste legemidlene er sovemedisiner (zopiklon), beroligende midler (diazepam) og smertestillende medisiner (kodein).²

I Statens vegvesens rapport for 2021 fremkom det at ruspåvirket kjøring var en medvirkende faktor i 18% av dødsulykkene. Samme året ble 11 651 personer anmeldt for ruspåvirket kjøring, noe som tilsvarer 32 personer hver dag. Blant de anmeldte forholdene er alkohol det vanligste påviste rusmiddelet, mens av de illegale stoffene er det THC og (met)amfetamin som forekommer hyppigst.³ Dette kan ha sammenheng med utfordringene ved å påvise medisiner og illegale rusmidler, noe som redegjøres for senere i oppgaven. Ruspåvirkning var en medvirkende faktor i 22% av dødsulykkene i perioden 2005-2020. Det var imidlertid ikke krav om rettsmedisinsk obduksjon av alle trafikkdrepte før 1. mai 2020, og det er dermed grunn til å anta at det reelle omfanget er større. I tillegg blir det heller ikke tatt utvidet blodprøve av alle innblandede førere i trafikkulykker.⁴

Kjøretøy har blitt en selvsagt og nærmest nødvendig del av moderne menneskers liv. På grunn av at kjøretøy har et stort skadepotensial er bruken detaljert regulert. Hvis en skal ferdes i trafikken med motorvogn må man ha førerrett. Denne føreretten kan trekkes tilbake, og ansvaret for å håndheve regelen om tilbakekall er i stor grad lagt til politiet.⁵

¹ Statens vegvesen (2023)

² Politiet.no, Rus og ruskontroll

³ Statens vegvesen rapporter Nr. 847 2021

⁴ MA – Rusfri trafikk (2022)

⁵ Geir Heivoll og Steinar Fredriksen, *Forvaltningsrett for politiet*, Oslo 2019 s. 143

Trafikksikkerhet er en av politiets hovedoppgaver, og førere som kjører i påvirket tilstand utgjør en betydelig trafikksikkerhetsrisiko. Politiets trafikksikkerhetsarbeid består av å forebygge, stanse og forfølge lovbrudd, jf. lov 4. august 1995 nr. 53 om politiet (politiloven) § 2, nr. 1, 2 og 3.⁶ Politiets trafikkjeneste er først og fremst hjemlet i vegtrafikklovgivningen, herunder lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) og forskrifter og instruksjer. Politiets arbeid i trafikken består i informasjon, kontroll og reaksjon.⁷ Politiets forbyggende kontrollvirksomhet på veien er en av de viktigste tiltakene for bedre trafikksikkerhet. Det er ett mål å sikre fri ferdsel, gjøre trafikken sikker og påvirke slik at skadevirkningene begrenses, men hovedmålet er å redusere antall drepte og hardt skadde.

1.1 Tema og avgrensning

Temaet for bacheloroppgaven er politiets adgang til midlertidig tilbakekall av føreretten og ta førerkortet i beslag etter vegtrafikkloven (vtrl.) § 33 nr. 3, jf. Lov 22. Mai 1981 nr. 25 om rettsgangsmåten i straffesaker (straffeprosessloven) § 170 a.

Oppgaven vil fokusere på de saker hvor politiet beslutter midlertidig tilbakekall av føreretten og beslag av førerkortet etter vtrl. § 33 nr. 3, som følge av overtredelse av vtrl. § 31 første ledd, jf. § 22 første ledd. Vi vil ta for oss de saker hvor polititjenestepersonene må ta en vurdering av om de skal beslutte midlertidig tilbakekall på stedet, da det er de som sitter med beslutningskompetansen på området.

Oppgaven trekker inn tapsforskriften der den er relevant, men det vil ikke drøftes ytterligere for fastsettelse av tapsperioder som følge av ruspåvirket kjøring. Målet med oppgaven er å finne hva som er gjeldende rett på området og få en dypere forståelse av vilkårene for midlertidig tilbakekall av føreretten. Oppgaven vil drøfte de juridiske rammer og retningslinjer som politiet har for å tilbakekalle føreretten på stedet, samt faktorer som påvirker politiets vurdering. De juridiske rammene og retningslinjene angir betingelsene som må være tilstede for at politiet skal kunne bruke denne regelen.

I løpet av praksisåret hadde vi mange oppdrag knyttet til trafikk i de to distriktene vi var utplassert i. Ruspåvirket kjøring var et tilbakevendende problem i begge distriktene, og noe vi

⁶ Engstrøm, Bjørn, red. *Vegtrafikkloven og trafikkreglene: Kommentartutgave*, 6. utgave, Oslo 2019 s. 279

⁷ Ragnar L Auglend og Henry John Mæland, *Politirett*, 3. utgave, Oslo 2016 s. 1147-1148

hadde mye fokus på. Selv om rus og trafikk ikke skal kombineres, er det dessverre mange som gjør nettopp det hver dag. I den forbindelse fikk vi begge flere ulike oppdrag som resulterte i midlertidig tilbakekall av føreretten etter vtrl. § 33 nr. 3. Oppdragene kom i form av tips fra publikum, patruljering og oppsatte trafikkkontroller. Vårt engasjement for temaet ble ytterligere forsterket av hvor viktig trafikksikkerhet er for det operative politiarbeidet.

1.2 Problemstilling

Bacheloroppgaven har følgende rettslig problemstilling:

“Når kan politiet tilbakekalle føreretten og ta førerkortet i midlertidig beslag ved mistanke om ruspåvirket kjøring?»

1.3 Selvopplevd oppdrag

Under en nattevakt ble operasjonssentralen kontaktet av en bekymret venn angående en mann som kjørte beruset hjem etter en fest. Ifølge melder var mannen på en fest i byen som lå en time unna stasjonen og var på vei hjemover. Basert på informasjonen til melder var det sannsynlig at mannen ikke var langt unna bopel. Det ble besluttet å plassere en patrulje i et kryss like ved mannens bopel for å få stoppet han.

Da patruljen stanset mannen ble det gjennomført en alkotest, hvor resultatet viste at han blåste til cirka 0,6 mg/l luft på drägeren. Mannen ble deretter fraktet med til politistasjonen for en prøve med Evidenzer. Dette instrumentet måler hvor mange milligram alkohol per liter luft mannen puster ut, og er godkjent som bevis i straffesaken. Resultatet viste at alkoholnivået i mannens blod var på cirka 0,57 mg/l. Dette tilsvarer en promille på 1,14. Patruljen besluttet å midlertidig tilbakekalle mannens førerett. Under avhør forklarte mannen at han hadde vært på byen en time unna på fest. Han innrømmet at han hadde drukket alkohol og ønsket å dra hjem til egen bopel for å sove. Han erkjente seg skyldig for ruspåvirket kjøring.

2 Rettskildebildet

For å besvare problemstillingen vil det være nødvendig å se på gjeldene rett på området.

Tolking av rettsregler på denne måten kalles juridisk metode.⁸ Oppgaven skal drøfte gjeldene rett ved midlertidig tilbakekall av føreretten og beslag av førerkort. Oppgaven omhandler i hovedsak lovbestemmelsene i vtrl. §31 første ledd, jf. § 22 første ledd, jf. §33, nr. 3 og strpl. § 170 a. Metoden bygger på rettskildeprinsipper, som er særlig rettet mot å skape argumentasjon som kan formulere og besvare rettsspørsmål.⁹

Ved anvendelse av juridisk metode vil en få en analytisk kompetanse, og en dypere forståelse av vilkårene for midlertidig tilbakekall av føreretten. Vilårene i lovbestemmelsene vil tolkes som en del av prosessen for å finne frem til gjeldende rett. I prosessen vil tolkningen knyttes opp mot rettskilder som forarbeid, relevant lovverk, juridisk litteratur og forskrifter.

Rettskildene er argumenter som kan anvendes for å avklare og fastslå rettsregelen.¹⁰

Riksadvokatens rundskriv blir ikke ansett som rettskilde, men heller som et hjelpemiddel for å tolke lovverket. Oppgaven bruker i hovedsak vegtrafikkloven og straffeprosessloven som lovverk og forskrifter som har tilknytning til dem.

De rettsavgjørelser som blir brukt omhandler primært vtrl. § 33, nr. 3 som følge av overtredelse av vtrl. 31 første ledd, jf. § 22 første ledd. Problemstillingen blir forsøkt besvart med utgangspunkt i høyesterettspraksis, men underrettspraksis blir trukket inn ved behov. Rettskildegrunnlaget blir lagt til høyesterettsavgjørelser fordi de normalt tillegges større vekt enn avgjørelser fra underrettene. Ved drøftelse av strpl. § 170 a vil både forarbeider, rundskriv og lovkommentarer trekkes inn. Rettskildene bidrar til å kaste lys over problemstillingen, mens hovedvekten av drøftelsen baseres på rettspraksis. Rettskildene vil bli behandlet underveis i oppgaven, og vil derfor ikke bli ytterligere redegjort for i dette avsnittet.

I tillegg til de overnevnte kildene vil det trekkes inn relevant litteratur på området. Boken «Vegtrafikkloven og trafikkreglene kommentarutgave»¹¹ av Bjørn Engstrøm inneholder relevant informasjon vedrørende vtrl. § 33 og § 22. Av de de ulike dommene på området er

⁸ Erik Magnus Boe, *Grunnleggende juridisk metode: Introduksjon til rett og rettstenkning*, 4. utgave, Oslo 2020 s. 67

⁹ Ragna Aarlie og Synne Sæther Mæhle, *Juridisk metode i et nøtteskall*, 1. utgave, Oslo 2018 s. 13

¹⁰ Aarlie og Mæhle (2018), s. 41

¹¹ Engstrøm (2019)

det ofte henvist til denne boken. Også andre kilder som anses relevante vil bli brukt for å besvare problemstillingen.

Som politi må vi følge de norske lovene gjennom hele vår karriere, og ha en grundig forståelse av de lovene som regulerer arbeidet vårt og samfunnet generelt. Det er dermed viktig å ha en god kjennskap til gjeldende rett, slik at vi kan sikre at tjenesten vi utfører er i samsvar med de lover og regler som er fastsatt av den norske staten. Dette vil gjøre oss bedre rustet til å utøve og forstå politiyrket.

3 Hoveddel

3.1 Formålet med beslag av førerkort.

Høyesterett uttalte i HR-2022-1828-U at «formålet med midlertidig tilbakekall av føreretten og beslag av førerkortet er å fjerne farlige førere fra trafikken umiddelbart». Ved å frata vedkommende føreretten vil personen ikke kunne lovlig føre motorvogn. I de tilfeller der tilbakekallet gjelder mistanke om at føreren representerer en kvalifisert fare i trafikker er det viktig å fjerne vedkommende fra trafikkbildet, og vente på det endelige resultat av straffeforfølgning. Eksempelvis ville det vært støtende dersom en fører fikk kjøre hjem etter at vedkommende ble pågrepet for promillekjøring.¹²

For at politiet skal ha mulighet til å tilbakekalle føreretten og ta førerkortet i midlertidig beslag på stedet må ha vært en kontrollvirksomhet i forkant. Dette skjer gjennom trafikkontroller hvor det blant annet foreligger fartskontroll og ruskontroller m.m. Førere plikter å stanse for trafikkontroller etter vtrl. § 10 første ledd. I saker hvor det er mistanke om ruspåvirket kjøring vil det være særlig aktuelt å teste føreren for ruspåvirkning. Politiets adgang for testing av ruspåvirkning er hjemlet i vtrl. § 22 a, lyder som følger:

«Politiet kan ta alkotest (foreløpig blåseprøve) og foreløpig test om motorvognfører er ruspåvirket av annet berusende eller bedøvende middel når:

- 1. det er grunn til å tro at han har overtrådt bestemmelsene i § 22 eller § 22b.*

¹² NOU 1981: 13, avsnitt 5.2.1

2. *det er grunn til å tro han har overtrådt andre bestemmelser som er gitt i eller i medhold av denne lov, og departementet har bestemt at overtredelsen kan ha en slik virkning, han med eller uten egen skyld er innblandet i trafikkuhell, eller*
3. *han blir stanset i trafikkontroll».*

Ved «grunn til å tro» må polititjenestepersonen ha en viss mistanke, men kravet er svakere enn ved «skjellig grunn»,¹³ som vil drøftes nærmere senere i oppgaven.

Et viktig ledd i politiets arbeid for å ivareta trafiksikkerheten er å fjerne trafikanter som utgjør en fare for seg selv eller andre. Politiet kan hovedsakelig frata noens førerrett på to måter. Disse hjemles i vtrl. §§ 33 og 34. Hovedbestemmelsen for tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn er i vtrl. § 33. Tap av førerrett er formelt sett ikke å anse som straff etter straffeloven (strl.), jf. Rt. 2005 s. 641. Det er å anse som en «strafferettslig reaksjon», jf. strl. § 30 bokstav h.¹⁴

Vtrl. § 33 hjemler politiets adgang for midlertidig tilbakekall av førerrett og beslag av førerkort i de tilfeller hvor fører mistenkes for et straffbart forhold som kan medføre tap av førerretten. Vtrl. § 34 gir politiet hjemmel for å tilbakekalle retten for å føre motorvogn på grunn av «særlige forhold». Særlig forhold kan være syn, helse og førerlighet, trafikkunnskaper, kjøreferdighet, manglende edruelighet eller vandel. For å få førerkort må en oppfylle visse medisinske krav og ha en viss kjøreferdighet osv. Hvis disse forutsetningene svikter etter at førerkort er utstedt, kan vtrl. § 34 komme til anvendelse som grunnlag for tilbakekall av førerretten.¹⁵

3.2 Midlertidig tilbakekall av førerretten etter vtrl. § 33 nr. 3

Politiets adgang for midlertidig tilbakekall av førerretten og beslag av det fysiske førerkortet som en midlertidig reaksjon står som nevnt i vtrl. § 33 nr. 3, og har følgende ordlyd;

«Finner politiet at fører eller eier av motorvogn eller den som på eierens vegne har rådighet over motorvognen med skjellig grunn er mistenkt for et straffbart forhold som

¹³ Engstrøm (2019), s. 315

¹⁴ Engstrøm (2019), s. 485

¹⁵ Engstrøm (2019), s. 537-539

kan medføre tap av retten til å føre førerpliktig motorvogn, kan en polititjenestemann midlertidig tilbakekalle føreretten og ta førerkortet fra ham.»

Retningslinjer for utøvelsen av myndighet etter vtrl. § 33 nr. 3 er gitt i riksadvokatens rundskriv nr. 2/2021 av 30. august 2021 avsnitt IV. Beslag av førerkort har følgende vilkår; Det må foreligge skjellig grunn til mistanke om et straffbart forhold som kan medføre tap av føreretten. I dette ligger et krav om sannsynlighetsovervekt for at siktede er skyldig etter siktelsen. Videre må beslaget ikke være en uforholdsmessig reaksjon. Forsetningen for beslag av førerkortet er at overtredelsen er av en slik karakter at den må forventes å bli fulgt opp med fastsettelse av tap av føreretten i den dom eller i det forelegg som avslutter saken. Riksadvokaten presiserer i rundskrivet at «rutinemessige beslag» er i strid med loven og skal ikke forekomme selv ved alvorlige ulykker. Det skal alltid tas en konkret vurdering om lovens vilkår for beslag er oppfylt.¹⁶

Som følge av lovendringen i 2003 har førerkortreaksjoner fått et dobbeltsporet system. På den ene siden ilegger domstolene strafferettslige reaksjoner, jf. strl. § 30, pkt. h, som tap av føreretten etter vtrl. § 33 nr. 1. På den andre siden har politiet adgang til å ilegge førerkortreaksjoner etter vtrl. § 33 nr. 3.¹⁷ For å kunne midlertidig tilbakekalle føreretten etter vtrl. § 33 nr. 3 finner politiet at fører, eier av motorvogn eller den som på eiers vegne har rådighet over motorvognen, «med skjellig grunn mistenkt for et straffbart forhold som kan medføre tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn». Beviskravet er at det må foreligge «skjellig grunn» til mistanke. Hvis beviskravet er oppfylt «kan en polititjenestemann midlertidig tilbakekalle føreretten og ta førerkortet fra ham». Beslutningen kan treffes av polititjenestepersonen i den hensikt å luke farlige sjåførere ut av trafikken, men skal snarest mulig forelegges for påtalemyndigheten, jf. vtrl. § 33 nr. 1 første og annet punktum. Hvis beslaget ikke gjøres på stedet, bør dette foretas så snart det er klart at det er grunnlag for det. Beslaget bør vurderes senest samtidig som det tas ut tiltale, forutsatt at påtalemyndigheten vil påstå tap av føreretten.¹⁸ Det er førerkortet til fører av motorvognen som kan beslaglegges, men også ledsager under øvelseskjøring omfattes.¹⁹

¹⁶ Riksadvokaten nr. 2/2021 *Vegtrafikkovertrедelser – Bøtesatser, beslag av førerkort mv.*, s. 10

¹⁷ Auglend og Mæland (2016), s. 1183-1184

¹⁸ Riksadvokaten (2021) s. 11

¹⁹ NOU 1981: 13, avsnitt 3.3

Lovbestemmelsen i vtrl. § 33 nr. 3 åpner for et diskresjonært skjønn, jf. ordlyden «kan». På denne måten gir lovbestemmelsen politiet adgang til å avgjøre hvorvidt et virkemiddel skal tas i bruk eller ikke²⁰, eksempelvis midlertidig tilbakekall av føreretten. Lovgiver har på denne måten skapt et rom for valgfrihet innenfor visse rettslige rammer, og overlatt den enkelte polititjenesteperson en frihet til å foreta egne vurderinger, valg og beslutninger. På denne måten åpnes det for en annen type skjønn som baseres på «vurdering» eller bruk av «dømmekraft», såkalt epistemisk skjønn.²¹ Det er det epistemiske skjønnet polititjenestepersonen tar i bruk når skjønnet baseres på egne vurderinger og dømmekraft. Dette innebærer at politiet kan vurdere hver enkelt sak og bestemme om de ønsker å benytte seg av bestemmelsen. Selv om vilkårene er oppfylt betyr det ikke automatisk at beslaget skal gjennomføres. Beslutningen vil være basert på en individuell vurdering av situasjonen.

Spørsmålet om adgang ble inntatt i Rt. 2004 s. 2044. Fører var siktet for kjøring av motorvogn under påvirkning av narkotiske stoffer. Siktede gikk på metadon og hadde tillatelse fra fylkeslegen til å kjøre bil. Lagmannsretten fant at det forelå «en kvalifisert mistanke om et straffbart forhold som i tilfelle domfellelse vil måtte føret til tap av føreretten». Grunnvilkåret var dermed oppfylt for beslag av førerkortet. Høyesterettens kjæremålsutvalg understrekte at midlertidig førerkortbeslag er et tvangsinngrep, og at prinsippene i strpl. § 170 a om tilstrekkelig grunn og forholdsmessighet måtte komme til anvendelse her. Kjæremålsutvalget opphevet lagmannsrettens kjennelse som følge av mangel på en slik vurdering. Det fremkommer av dette at det ikke er tilstrekkelig med oppfylte grunnvilkår i vtrl. § 33 nr. 3 for å ta førerkort i beslag. Det skal ved alle former for førerkortbeslag foretas en vurdering av strpl. § 170 a, noe oppgaven vil drøfte senere.

Når politiet midlertidig tilbakekaller føreretten og tar førerkortet i beslag må siktede ta stilling til om han/hun samtykker til beslaget. Dersom den siktede ikke samtykker til det midlertidige tilbakekallet av føreretten og beslaget, må spørsmålet oversendes tingretten for avgjørelse innen tre uker.

²⁰ Pål Lagestad, red., *kommunikasjon og konflikthåndtering*, Oslo 2012, s. 219

²¹ Pål Lagestad (2012), s. 221

3.2.1 «Skjellig grunn»

Det følger av vilkåret i vtrl. § 33 nr. 3 at politiet finner at fører med «skjellig grunn er mistenkt for et straffbart forhold som kan medføre tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn». Høyesterett kom frem til at kravet til skjellig grunn til mistanke er at det er mer sannsynlig at siktede har begått den straffbare handlingen, enn at han ikke har gjort det, jf. § Rt. 1993 s. 1302. Med dette menes det at det må foreligge en sannsynlighetsovervekt.²²

I Riksadvokatens rundskriv nr. 2/2021 understrekes det at vurderingen av «skjellig grunn til mistanke» må skje på grunnlag av bevissituasjonen på avgjørelsestidspunktet. I det selvopplevde oppdraget var det enkelt å få en indikasjon på påvirkningsgraden til føreren, og dermed om det forelå sannsynlighetsovervekt for overtredelse av vtrl. § 31 første ledd, jf. § 22 første ledd. Ved hjelp av alkometer fikk patruljen en verdi på påvirkningsgraden, som viste seg å være langt over den lovlige grensen. Deretter ble siktede fraktet til politistasjonen for en utåndingsprøve med Evidenzer for å dokumentere om han hadde alkohol i blodet. Siktede var synlig overstadig beruset, og innrømmet å ha drukket da han fikk vite utslaget på alkometeret, noe som var med på å oppfyllet kravet om «skjellig grunn» på stedet.

I de tilfeller hvor det er påvirkning av alkohol kan politiet enklere stadfeste om det foreligger «skjellig grunn til mistanke», enn ved påvirkning av berusende eller bedøvende midler. Årsaken er at en kan få en konkret verdi av påvirkningsgraden ved alkohol, mens en ved andre berusende og bedøvende midler må vente på blodprøveresultatene for å få en klar verdi på hvor påvirket vedkommende er.

3.2.2 Straffbart forhold som kan medføre tap av føreretten

Det andre vilkåret i vtrl. § 33 nr. 3 er at mistanken må gjelde «et straffbart forhold som kan medføre tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn». Straffbare forhold som kan medføre tap av føreretten reguleres av forskrift 19. Desember 2003 nr. 1660 om tap av retten til å føre motorvogn mv. (tapsforskriften). At et straffbart forhold er begått er forutsetningen for tap av føreretten, som for eksempel overtredelse av vtrl. § 31 første ledd, jf. § 22 første ledd.

²² Ot.prp. nr. 52 (2002-2003) avsnitt 8.3.1

Tapsforskriften kapittel 3 fastsetter tap av førerrett som følge av ilagt straff for føring av motorvogn i påvirket tilstand. Forskriften omhandler imidlertid ikke midlertidig tilbakekall av førerretten og beslag av førerkortet etter vtrl. § 33 nr. 3. Retningslinjer for dette gis i Riksadvokatens rundskriv nr. 2/2021 punkt IV. Førerkortet skal som nevnt bare beslaglegges dersom overtredelsen er av en slik karakter at den må forventes å ville bli fulgt opp med fastsettelse av tap av førerrett eller det forelegg som avslutter saken. Dersom lovovertrædelsen er blant dem som skal føre til tap av førerrett, jf. bl.a. tapsforskriften §§ 2-2 til 2-5, og vilkåret om «skjellig grunn til mistanke» er oppfylt, skal det normalt foretas beslag. Hvis polititjenestepersonen på stedet er i tvil om vilkårene er oppfylt skal spørsmålet drøftes med jourhavende jurist i politidistriktet.²³

I HR-2022-1828-U behandlet Høyesterett en sak hvor siktede kjørte i beruset tilstand på elektrisk sparkesykkel med en promille i underkant av 1,0. Politiet midlertidig tilbakekalte førerretten etter vtrl. § 33 nr. 3 ettersom kjøring med alkoholkonsentrasjon over 0,5 promille skal medføre tap av førerrett i minst ett år, jf. vtrl. § 33 nr. 1 annet ledd. Politiets adgang til å ta førerkortet i midlertidig beslag vil også kunne finne sted dersom konsentrasjonen i blodet tilsvarer en promille på under 0,5. Dette vil foreligge dersom føreren har førerretten på prøve eller det foreligger andre skjerpene omstendigheter, jf. tapsforskriften § 3-1 første ledd.

Rt. 2008 s. 22 gjaldt tap av førerrett etter annen gangs kjøring i påvirket tilstand. Politiet mistenkte siktede for ruspåvirket kjøring, og tok han med inn til politistasjonen for utvidet blod- og urinprøve. Siktede hadde i forkant av kjøring inntatt narkotika, deriblant amfetamin, THC og diazepam som er virkestoffet i valium. I den sakkyndige vurderingen ble det ansett med all sannsynlighet at siktede hadde en påvirkning tilsvarende en promille på over 1,5. Siktede mistet førerretten for 2 år og måtte avlegge ny førerprøve.

I saken som ble behandlet i Rt. 2005 s. 160 hadde siktede kjørt bil til tross for at han var påvirket av berusende og/eller bedøvende midler. Kjøring medførte et trafikkuhell med flere involverte kjøretøy. Mistanken til ruspåvirkning ble basert på trafikkuhellet, forklaring fra vitne, funn av sprøyter i lommen og at han ble oppfattet som påvirket ved pågrepelse. Førerkortet ble midlertidig tilbakekalt, og førerkortet ble beslaglagt.

²³ Riksadvokaten (2021), s. 10

3.3 Vegtrafikkloven § 22 første ledd

3.3.1 *Ingen må føre motorvogn når han er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel.*

Vilkåret i lovteksten lyder at «ingen må føre motorvogn når han er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel». Avgjørende for at det foreligger føring er om motorvognen blir satt i bevegelse.²⁴ Formålet med § 22 første ledd er å verne mot den faren ruspåvirket kjøring kan medføre. Dermed er det et vesentlig moment at handlingen som har skjedd, har realisert eller har muligheten til å realisere faren. Ved vurdering av hvor mye som kreves for at det skal foreligge føring må man gå kasuistisk til verks.

De tilfeller hvor motorvognen *beveger seg ved hjelp av egen kraftkilde*, foreligger det føring straks den er i bevegelse. I saken som ble behandlet i Rt. 1980 s. 44 hadde siktede vridd på tenningsnøkkelen for å få strøm til kassettpilleren. Han vridde nøkkelen for langt slik at startmotoren ble satt i gang og bilen flyttet seg cirka 2 meter bakover. Høyesterett anså dette som føring.

I de tilfeller hvor motorvognen *triller av egen tyngde* er et vesentlig moment om det typisk farlige ved motorvogntrafikk har realisert eller kan realisere seg. Det har normalt realisert seg i det øyeblikket motorvognen er i bevegelse og man må aktivt gripe inn for å stanse den. Det må tas en helhetsvurdering hvor man vurderer viktige momenter som fart, motorvognens art og tyngde, stedet, tidspunktet, samt hvilke muligheter det er for å stanse motorvognen. I Rt. 2006 s. 850 hadde siktede i alkoholpåvirket tilstand startet motoren på en personbil for å slå på kjørelensene. Bilen trillet av egen tyngde 1,5 til 2 meter fremover som følge av at håndbrekket ble utløst. Høyesterett anså dette som å «føre motorvogn», jf. vtrl. § 22 første ledd. På en annen side ble det i saken som ble behandlet ved Rt. 1981 s. 633 tatt en helhetsvurdering hvor tiltalte ble frifunnet selv om motorvognen ble satt i bevegelse, trillet av egen tyngde og skjøvet 10 meter inn på en parkeringsplass hvor den ble parkert. Flertallet i retten la vekt på at manøvreringen av motorvognen ikke på noe tidspunkt utgjorde fare for skade på personer og gods.

Det kan også foreligge føring i tilfeller når motorvognen *skyves*. I disse tilfeller må det sonderes mellom lettere og tyngre motorvogner. Ved lettere kjøretøy er det et vesentlig

²⁴ Engstrøm (2019), s. 291-297

moment om motoren er i gang eller ikke. Når det er snakk om tyngre kjøretøy må det foretas en helhetsvurdering på samme måte som ved trilling av motorvogn, men man må ofte konkludere med at det ikke foreligger føring. Årsaken er at skyving normalt foregår på flat mark hvor det typisk farlige ved motorvogntrafikk vanskelig kan realiseres.

Det foreligger tilfeller hvor *sleping* av motorvogn kan anses som føring. I Rt. 1972 s. 748 ble det ansett som føring selv om bilen ble slept, hadde låst ratt og håndbrekket strammet. Dette var fordi siktede hadde et herredømme over bilen ettersom han når som helst kunne låste opp rattet og løsne håndbrekket. Det anses imidlertid ikke som føring hvis forhjulene på motorvognen er heist opp ved sleping. Årsaken er at fører ikke kan ha et herredømme over motorvognen som kan karakteriseres som føring.²⁵ De objektive vilkårene vil altså vurderes ut ifra om kjøretøyet ble satt i bevegelse og om det på noe tidspunkt forelå fare.

De subjektive vilkårene for kjøring i påvirket tilstand står i vtrl. § 31 første ledd, hvor overtredelse straffes ved forsett eller uaktsomhet. Forsett beskrives i lov 20. mai 2005 nr. 28 om straff (straffeloven) § 22 om forsett. Det foreligger forsett når noen; (1) begår en handling som dekker gjerningsbeskrivelsen i et straffebud med hensikt, (2) med bevissthet om at handlingen sikkert eller mest sannsynlig dekker gjerningsbeskrivelse, (3) eller holder det for mulig at handlingen dekker gjerningsbeskrivelse, og velger å handle selv om det skulle være tilfellet. Uaktsomhet beskrives i straffeloven (strl.) § 23 og lyder som følgende ved at noen handler i strid med kravet til forsvarlig opptreden, og som ut ifra sine personlige forutsetningen kan bebreides. Når noen fører et kjøretøy settes kjøretøyet som oftest i bevegelse med den hensikt om å kjøre.

Ved avgjørelsen om det foreligger forsøk må det vurderes om personen hadde forsett om å fullbyrde et lovbrudd, jf. strl. § 16. To kumulative vilkår må være oppfylt for at de skal foreligge forsøk. Det første som må foreligge er fullbyrdelsesforsett. Det vil si at det ikke er et straffbart forsøk dersom en påvirket person starter et kjøretøy uten å ha som hensikt å sette den i bevegelse.²⁶ I RG-2003-49 hadde siktede kjørt bil til et sted hvor kjæresten hans satte en sprøyte på seg selv og siktede. Med bilmotoren i gang sovnet han uten å skru av motoren og han ble noe senere funnet slik av politiet. Siktede ble frifunnet av lagmannsretten for forsøk

²⁵ Engstrøm, (2019), s. 291-293

²⁶ Leif N. Olsen, *Vegtrafikkrett*, 15. utgave, Oslo 2018 s. 210

på føring i påvirket tilstand. Det ble ikke ansett som en aktiv forsøkshandling i lovens forstand, ettersom han ikke hadde hatt til hensikt å kjøre bilen.

Det kreves videre at gjerningspersonen har kommet et stykke på veg i å realisere det «forbryterske mål», jf. Rt. 1955 s. 907. Det er lite høyesterettspraksis å vise til på spørsmålet om hvor mye som kreves. I saken som ble behandlet i Rt. 1948 s. 531 satt siktede seg i bilen, satte den i nøytral og skrudde på tenningen i hensikt å kjøre bilen. Han ble imidlertid stoppet fra å kjøre av to vitner på stedet. Høyesterett mente at siktede hadde gått utover de forberedende handlinger og var så nær selve igangsettingen av motorvognen at det kunne oppfattes som et forsøk på å kjøre bilen.

Det andre vilkåret i vtrl. § 22 første ledd er at fører må være påvirket av alkohol, eller andre berusende og bedøvende midler. Fører må med forsett eller uaktsomt ha inntatt alkohol eller andre berusende og bedøvende midler som medfører at vedkommende anses som ruspåvirket etter vegtrafikkloven. I forhold til bestemmelsene i loven regnes en for påvirket av alkohol (ikke edru) dersom alkoholkonsentrasjonen i blodet er større enn 0,2 i promille.

Som nevnt i Rt. 2008 s. 22 hadde siktede inntatt blant annet amfetamin, THC og diazepam i forkant av en lengre kjøretur. Siktede hadde til hensikt å kjøre over en lang periode, men ble stanset etter rundt 10 min. Retten la vekt på at siktede utsatte medtrafikanter, passasjer og seg selv for stor trafikkfare. Siktede ble ansett for å ha begått en forsettlig overtredelse av vtrl. § 22 første ledd, da siktede både førte en motorvogn og var påvirket av narkotiske stoffer. I det selvopplevde oppdraget hadde siktede skaffet seg et hotellrom i byen han festet i. I løpet av kvelden besluttet han å kjøre hjem til egen bopel en time unna for å sove. Han satte seg inn i bilen i den hensikt om å kjøre hjem med viten om at han hadde inntatt store mengder alkohol samme kveld. På denne måten hadde siktede forsettlig overtrådt vtrl. § 31 første ledd, jf. § 22 første ledd.

3.4 Politiets hjelpemidler for ruspåvirket kjøring

Politiet har ulike hjelpemidler for å avdekke om en fører har kjørt i påvirkning av alkohol eller andre berusende eller bedøvende midler. Politidirektoratet har utarbeidet instruks for retningslinjene politiet har for bruk av disse.²⁷ Politiets hjemmel til å teste for ruspåvirket

²⁷ Politidirektoratet (2001)

kjøring er hjemlet i vtrl. § 22 a første ledd, hvor politiet kan ta alkotest og foreløpig test av om motorvognfører er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel.

For å avdekke påvirkning av alkohol tar politiet en alkotest som gir en indikasjon på påvirkningsgrad. Hvis politiet mistenker at føreren er påvirket basert på resultatet av alkotesten, eller basert på andre forhold, fremstilles fører for utåndingsprøve, blodprøve eller klinisk undersøkelse for å fastslå påvirkningen. Slik fremstilling skal i alminnelighet finne sted når føreren nekter å medvirke til alkotesten, jf. vtrl. § 22 a andre ledd, siste setning. Videre bør det nevnes at fremstillinger også finner sted basert på andre forhold enn alkotest, eksempelvis ved mistanke om påvirkning av andre berusende og bedøvende midler.

Politiet foretar utåndingsprøve selv ved hjelp av instrumentet Evidenzer. Det gjennomføres to tester med 6 minutters mellomrom der resultatet på påvirkningsgraden vil komme i løpet av få minutter. Dette vil være mindre ressurskrevende, da man gjerne må vente opp til tre uker før resultatet fra blodprøve er tilbake. Dersom det er mistanke om at det er inntatt andre former for rusmidler vil det imidlertid fortsatt være nødvendig med blodprøve som bevis.

Etter lov 2. juli 1999 nr. 64 om helsepersonell (helsepersonelloven) § 12 første ledd, skal lege, sykepleier eller bioingeniør etter anmodning fra politiet ta blodprøve eller foreta lignende undersøkelser av personer som er mistenkt for straffbart forhold under påvirkning av alkohol eller andre berusende eller bedøvende middel, når det er hjemlet i lov og kan skje uten fare.²⁸ Høyesterett fastslår i Rt. 1982 s. 471 at en polititjenesteperson helt klart kan anvende nødvendig makt for å få gjennomført blodprøveundersøkelse.²⁹

I de tilfeller hvor det foreligger mistanke om påvirkning av annet berusende eller bedøvende midler tas en spytttest. Et negativt utslag på spytttesten gir ikke i utgangspunktet «grunn til å tro», jf. § 22 a første ledd, nr. 1, med mindre andre forhold tilsier det. Et positivt utslag gir i utgangspunktet «grunn til å tro» at fører av motorvognen har overtrådt bestemmelsene i vtrl. §§ 22 eller 22 b. For å blant annet kunne gjennomføre metoden tegn og symptomer kreves dette bevisskravet.³⁰ Dette er en arbeidsteknikk som politiet benytter for å få en indikasjon på om en person er ruspåvirket, og eventuelt hvilken type rusmidler som er inntatt. Ved hjelp av

²⁸ Auglend og Mæland (2016), s. 1156

²⁹ Olsen (2018), s. 221

³⁰ Samferdselsdepartementet (2009), s. 61

ulike tester studerer politiet blant annet en persons puls, pupiller, tidsforståelse og balanse for å undersøke om personen er ruspåvirket. En positiv test for tegn og symptomer oppfyller som hovedregel vilkåret «skjellig grunn til mistanke» som kreves av vtrl. § 33 nr. 3.

Tegn og symptom er på lik linje med alkotest ikke ansett som bevis i straffesak.

Arbeidsteknikken brukes til hjelp i beslutningsfasen for å bekrefte eller avkrefte mistanken om ruspåvirkning. Målet er å danne en noenlunde objektiv og velbegrunnet oppfatning om hvorvidt det er sannsynlig at føreren er påvirket, i tillegg til enkelte tegn som kan tydeliggjøre indikasjoner på hvilket stoff eller stoffer som er inntatt.³¹

Norge har siden 1936 hatt en promillegrense som fastsetter om en person anses å være påvirket og dermed ikke har lov til å kjøre bil eller føre andre motorkjøretøy. Stortinget vedtok i 2011 å innføre faste konsentrasjonsgrenser også for andre stoffer enn alkohol. Denne ordningen trådte i kraft 1. februar 2012. Dette for å medføre en likere lovgivning for rusmidler og alkohol, og dermed overholde likhetsprinsippet.

I gjeldende rett foreligger det straffbarhetsgrenser for alkohol på 0,2 promille. Det er også fastsatt grenser for hvor mye narkotika og legemidler man kan ha i blodet når man kjører bil.³² I tillegg til alkohol er det innført straffbarhetsgrenser for 28 legemidler og rusmidler. Disse grensene gjelder ikke dersom legemidlene er forskrevet av lege. Listen over stoffene ble sist revidert 1. mars 2022 og innbefatter straffeutmålingsgrenser for 24 av de 28 midlene. Målet med rusmiddelgrensene er færre drepte og skadde i trafikken. Dette vil oppnås ved å tydeligere enn før signalisere at bruk av rusmidler og bilkjøring ikke hører sammen. Dersom en person kjører bil med ulovlig mye mengder av de aktuelle stoffene i blodet, vil straffeutmålingsgrensene fortelle hvor stor straffen blir. Ved høyere konsentrasjoner enn disse grensene skal man ikke kjøre bil. Disse tilsvarer straffegrensene for å kjøre med 0,5 promille og 1,2 promille. Før en eventuell straff fastsettes, vil det gjøres en individuell sakkyndig vurdering dersom en får forskrevet et stoff på listen fra en lege. Dette må også gjøres dersom sjåføren er påvirket av et stoff som ikke står på listen.³³

³¹ Statens rettsstoksikologiske institutt (1999)

³² Forskrift 20. januar 2012 nr. 85 om faste grenser for påvirkning av andre berusende eller bedøvende middel enn alkohol m.m.

³³ Oslo universitetssykehus (2022)

Ved andre berusende og bedøvende midler må politiet på stedet vurdere om personen anses å ha en påvirkningsgrad som kan føre til tap av førerett. Som regel vurderer man om påvirkningsgraden tilsvarer 0,5 promille eller mer, jf. vtrl. § 33 nr. 1, annet ledd. I vurderingen bruker politiet hjelpemidler som spytttester. Denne kan gi indikasjoner på mistanken om ruspåvirkning ved å avlese om enkelte stoffer er påvist eller ikke i spyttet på føreren.

3.5 Straffeprosessloven §170 a

Midlertidig tilbakekall av føreretten er et tvangsinngrep overfor fører av motorvognen. På samme måte som ved bruk av andre tvangsmidler etter straffeprosessloven jf. strpl. § 170 a, skal tas en vurdering om tilbakekallet av føreretten vil være et uforholdsmessig inngrep.³⁴ I Rt. 2003 s. 163, uttalte Høyesterett at strpl. § 170 a også anvendes ved bruk av andre tvangsmidler enn i straffeprosesslovens fjerde del når tvangsmiddelet har straffeprosessuell betydning.³⁵ Et eksempel på dette er ved midlertidig tilbakekall av føreretten etter vtrl. § 33 nr. 3. Strpl. § 170 a har følgende ordlyd;

«Et tvangsmiddel kan bare brukes når det er tilstrekkelig grunn til det.

Tvangsmiddelet kan ikke brukes når det etter sakens art og forholdene ellers ville være et uforholdsmessig inngrep».

Et midlertidig tilbakekall av føreretten anses som et inngrep i en persons rett til privatliv, som er beskyttet både av den Europeiske menneskerettskonvensjonen (EMK) artikkel 8 og Grunnloven § 102. Ved å vurdere strpl. § 170 a kan man fastslå om bruken av tvangsmiddelet vil bryte med EMK og Grunnloven.³⁶

I lovbestemmelsen fremkommer det to vilkår. Det første er «tilstrekkelig grunn», som kort forklart er at inngrepet må anses som nødvendig i forhold til saken. Det andre vilkåret legger til grunn at tvangsmiddelet ikke skal brukes hvis det etter «sakens art og forholdene ellers

³⁴ Riksadvokaten (2021), s. 10

³⁵ Rt. 2003 s. 163

³⁶ Hans Kristian Bjerke, Erik Keiserud og Knut Erik Sæther, *Straffeprosessloven, Kommentarutgave*. 4. utgave, Oslo 2011, s. 609

ville være et uforholdsmessig inngrep».³⁷ Riksadvokaten understreker i rundskriv nr. 2/2021 at vurderingen, som følger av strpl. § 170 a, på den ene siden må se hen til overtredelsens karakter og alvorlighet, og styrken av de trafikksikkerhetsmessige eller allmenne hensyn som tilsier at føreren straks tas ut av trafikken. På den andre siden må man vurdere hvilke konsekvenser tap av førerett vil få for føreren.³⁸ De trafikksikkerhetsmessige hensynene og hvor alvorlig lovovertrædelsen er vil sammen tjene som «tilstrekkelig grunn». Videre må hensynet til trafikksikkerheten og allmenne hensyn ellers veies opp mot de konsekvenser eksempelvis beslag av førerkort vil ha for føreren. Dette vil besvare om inngrepet er å anse forholdsmessig.

3.5.1 Tilstrekkelig grunn

Det første vilkåret i strpl. § 170 a er at det må foreligge «tilstrekkelig grunn» for bruk av tvangsmiddelet. Det må tas en vurdering på om et lempeligere middel vil være tilstrekkelig for å nå formålet med inngrepet. Dette tilsier at lempeligere midler enten må være forsøkt med forgjeves resultat, eller umiddelbart fremstår som hensiktsløst. Behovet for inngrep vil avhenge av den aktuelle krenkelsens art og omfang, derunder den konkrete fare og skadepotensial.³⁹ Dette innebærer at selv om lovens vilkår for å gjennomføre midlertidig tilbakekall av føreretten er oppfylt, betyr det ikke nødvendigvis at det skal gjennomføres.⁴⁰ Formålet med vtrl. § 33 nr. 3 er som nevnt tidligere å ta antatt farlig motorvognfører ut av trafikken, og det vil ha en sentral plass i vurderingen om inngrepet er å anse som «tilstrekkelig».

Rt. 2004 s. 2044 understreker at det ved førerkortbeslag er nødvendig med «en konkret påvisning av det faktiske behov for et slik tiltak av hensyn til trafikksikkerheten eller andre relevante, beskyttelsesverdige interesser». Det fremkommer i Rt. 2005 s. 1039 at konkrete holdepunkter ikke trenger å foreligge for å kunne påse at føreren utgjør en risiko for trafikksikkerheten utover en enkelt hendelse. Også i Rt. 2005 s. 1080 og HR-2022-1828 blir denne problemstillingen inntatt. Disse viser til at det ikke er krav til tidligere overtredelser og at det kun ved gjentatte overtredelser foreligger kvalifisert trafikksikkerhetsrisiko. Det er dermed nok med en overtredelse for å oppfylle vilkåret «tilstrekkelig grunn».

³⁷ Steinar Fredriksen, *Imføring i straffeprosess*, 4. utgave, Oslo 2018, s. 161

³⁸ Riksadvokaten (2021), s. 10

³⁹ Auglend og Mæland (2016), s. 628

⁴⁰ Fredriksen (2018), s. 160

I det selvopplevde oppdraget forelå det tilstrekkelig grunn for midlertidig tilbakekall av føreretten som følge av en enkelthendelse. Siktete kjørte med høy promille over en lengre strekning hvor det ferdes mye trafikk, og dermed utgjorde en betydelig trafikksikkerhetsrisiko. Det ville være hensiktsløst med lempeligere midler som følge av at lovovertrjedelsen utgjorde en stor fare og hadde et stort skadepotensial. Overtredelsens alvor og hensynet til trafikksikkerheten tjente som tilstrekkelig grunn for førerkortbeslag.

3.5.2 Et uforholdsmessig inngrep

Det andre vilkåret i strpl. § 170 a som må vurderes omhandler forholdsmessighetsprinsippet. I forarbeidene uttrykkes det at forholdsmessighetsprinsippet både har betydning for spørsmålet om et tvangsmiddel kan brukes og for spørsmål om hvor lenge et tvangsmiddel skal brukes.⁴¹

Det kommer til uttrykk i lovteksten at tvangsmiddelet ikke kan brukes hvis det etter sakens art og etter forholdene ellers vil være «et uforholdsmessig inngrep». Med «sakens art» menes det straffbare forholdet, alvorlighetsgrad og lengden på straffen. Med «forholdene ellers» menes personlige forhold som familie, yrke og sosiale forhold.⁴² I Rt. 2005 side 160 avsnitt 14 fremgår det sentrale momenter i vurderingen om midlertidig tilbakekall av førerett kan skje, og om det vil være et uforholdsmessig inngrep. De sentrale vurderingsmomentene er som følgende:

- «Hvor alvorlig lovovertrjedelsen er»
- «Hvilken trafikksikkerhetsrisiko siktete antas å utgjøre»
- «Hvor sterke bevis som foreligger mot ham»
- «Hvilke behov han har for å beholde førerkortet»

Vurderingsmomentene fra Rt. 2005 side 160 har fått en sentral plass i senere rettspraksis og dermed fått en generell betydning for tolkning av denne rettsstilstanden.⁴³ Denne dommen fungerer dermed som et prejudikat hvor betydningen av de rettslige premissene tillegges stor

⁴¹ Ot.prp. nr. 64 (1998-1999) *Om lov om endring i straffeprosessloven og straffelov m v. (etterforskningsmetoder m v)* s. 12

⁴² Fredriksen (2018), s. 161

⁴³ Se blant annet Rt. 2007 s. 1487, Rt. 2005 s. 1252 og HR. 2019 s. 1055

vekt som rettskilde. Både forarbeidene til strl. § 170 a og rundskriv nr. 2/2021 sammenfaller godt med listen over momenter ved vurdering om et inngrep kan anses som forholdsmessig.

3.5.2.1 «Hvor alvorlig lovovertrædelsen er»

I forholdsmessighetsvurderingen må det tas stilling til hvor alvorlig lovovertrædelsen er. Kjøring i påvirket tilstand er alltid å anse som alvorlig. I LH-2021-23622 uttalte lagmannsretten at sterke allmennpreventive hensyn gjøres gjeldende ved straffutmåling for kjøring i påvirket tilstand. Kjøringen representerer alltid en betydelig fare for både sjåførens og andres liv og helse.

I HR-2022-1401-U kjørte siktede en varebil i ruspåvirket tilstand tilsvarende over 0,5 promille. Over et lengre tidsrom på nattetid var hun flere ganger over i motgående kjørefelt, samt kjørte inn i autovernet på motsatt side av veien. Retten la til grunn at kjøringen utsatte medtrafikanter for stor fare. Disse faktorene har også utvilsomt svært stort skadepotensiale, og utgjør en alvorlig lovovertrædelse.

I det selvopplevde oppdraget kjørte siktede en strekning på cirka 85 kilometer. På politistasjonen ble han målt til cirka 1,14 promille ved bruk av Evidenzer. Siktede hadde kjørt over en lengre strekning med en alkoholkonsentrasjon i blodet som var langt over den lovlige grensen. Lovovertrædelsen siktede gjennomførte er å anse som alvorlig, hvor kjøringen hans representerte en betydelig fare for både hans eget og andres liv og helse.

3.5.2.2 «Hvilken trafiksikkerhetsrisiko siktede antas å utgjøre»

Det neste momentet som må vurderes er hvilken trafiksikkerhetsrisiko siktede antas å utgjøre. Saker som omhandler mistanke om ruspåvirket kjøring, er blant de rettspraksis trekker frem for å vise til personer som utgjør en trafiksikkerhetsrisiko.⁴⁴ I tillegg argumenterer rettspraksis for at siktede utgjør en trafiksikkerhetsrisiko i saker hvor vedkommende tidligere har overtrådt vegtrafikkloven⁴⁵ og hvor vedkommende unnlater å oppgi navn og adresse ved trafikkulykker.⁴⁶

⁴⁴ HR-2020-210-U (avsnitt 12)

⁴⁵ Rt. 2007 s. 1247 (avsnitt 7)

⁴⁶ Rt. 2006 s. 254 (avsnitt 17)

HR-2022-1828-U behandlet en sak der en siktede kjørte på en elektrisk sparkesykkel i beruset tilstand med en promille litt under 1,0. I tidligere behandling av saken uttalte lagmannsretten at siktede utgjorde en trafiksikkerhetsrisiko, og at ruspåvirket kjøring med elektrisk sparkesykkel er en alvorlig overtredelse av det grunnleggende kravet til trafiksikkerhet. At det var med elektrisk sparkesykkel ble kun ansett som et formidlende forhold for tap av førerett, men endret ikke de alminnelige reglene for sanksjoner.

Promillegraden og gjerningsstedet utgjorde sentrale momenter i risikovurderingen. Hendelsen fant sted i Oslo sentrum en fredags kveld, der det var potensial for mange fotgjengere og ulike forstyrrende elementer. Videre uttalte lagmannsretten at siktetes promillekjøring innebar en trafiksikkerhetsrisiko selv om siktede ikke tidligere var straffet for overtredelse av vegtrafikkloven. Høyesterett savnet imidlertid en konkret vurdering om hvorfor bruken av elektrisk sparkesykkel med promille tilsa en slik trafiksikkerhetsrisiko at siktede skulle midlertidig fratras retten til å kjøre bil i tiden frem til inndragningsspørsmålet ble avgjort i den ordinære straffesaken. Høyesterett opphevet lagmannsrettens kjennelse.

I LH-2021-36637 forelå det skjellig grunn til mistanke for kjøring med minimum 1,12 i promille. Lagmannsretten kom frem til at det dreide seg om en relativt alvorlig overtredelse og at siktede måtte antas å utgjøre en klar trafiksikkerhetsrisiko. I LE-2014-4963 viste blodprøven at siktede var påvirket av Klonezepam med en konsentrasjon på 0,0231 mikromol per liter. Dette tilsvarte en promille på mellom 0,5 og 1,2 ved den aktuelle kjøringen. Lagmannsretten uttalte at en slik påvirkning er en alvorlig lovovertrødelse, og at siktede på bakgrunn av dette antas å utgjøre en betydelig trafikkrisiko.

I det selvopplevde oppdraget hadde siktede en promille på cirka 1,14. Sammenlignet med saken i LH-2021-36637 kan det regnes som en relativt alvorlig overtredelse. I tillegg hadde siktede kjørt over en lang strekning som kan anses som «skjerpende omstendigheter», jf. tapsforskriften § 3-2 nr. 1 annet ledd, annet punktum. Siktede utgjorde derfor en klar sikkerhetsrisiko i trafikken.

3.5.2.3 «Hvor sterke bevis som foreligger mot ham»

En relevant faktor i den helhetlige forholdsmessighetsvurderingen hva gjelder førerkortbeslaget vil være bevisenes styrke. For å vurdere hvor sterke bevis som foreligger

mot en person må politiet innhente opplysninger fra de involverte, vitner og spor på stedet. Opplysningene vil illustrere et bilde av hva som har skjedd.

I Rt. 2004 s. 1210 fremgår det at i vurdering av strpl. § 170 a ved førerkortbeslag blir lagt vekt på bevisstyrken. I saken nevnes det at det er et moment om domfellingens fremstår som mer eller mindre sikker, selv om kravet er «skjellig grunn til mistanke». Selv om vilkåret for «skjellig grunn» er oppfylt, vil bevisene styrke sikkerheten for domfellelse. Inngrepets grad av forholdsmessighet stiger med økende bevis.⁴⁷

I Rt. 2001 s. 1623 ble lagmannsrettens kjennelse opphevet da kjæremålsutvalget mente at retten burde ha foretatt en bredere helhetsvurdering av saken der også bevissituasjonen skulle vært trukket inn. Det var høyst tvilsomt at bevisene var tilstrekkelige for en fellende dom, og det var uklart hva som hadde blitt tolket som skjellig grunn til mistanke.

I det selvopplevde oppdraget var det en venn av sikede som hadde ringt til politiet og fortalt at siktede kom kjørende i alkoholpåvirket tilstand. Siktede kom kjørende og ble stoppet av patruljen. I samtale med mannen fremsto han som overstadig beruset. Det ble foretatt en alkotest hvor han hadde utslag som tilsvarer cirka 1,14 i promille. Deretter ble det sikret bevis ved hjelp av Evidenzer cirka 15 minutter senere. Patruljen på stedet tok avhør av vennen og sikret påvirkningsgraden som bevis. Siktede ble også observert kjørende av politipatruljen, og stanset i forbindelse med det. Disse faktorene sammen utgjør et godt grunnlag som bevis i saken. Som nevnt tidligere kreves det «skjellig grunn», og ut fra bevissituasjonen politiet hadde på stedet forelå det sterke bevis for at siktede hadde overtrådt vtrl. § 31 første ledd, jf. § 22 første ledd.

3.5.2.4 «Hvilket behov han har for å beholde førerkortet»

For å vurdere om midlertidig tilbakekall av føreretten er et uforholdsmessig inngrep må en se på hvilke behov føreren har for å beholde føreretten og hvilke konsekvenser tilbakekallet vil ha for føreren. Mange har behov for førerkort i hverdagen, men for de som trenger førerkort i yrkessammenheng vil tap av førerett medføre større konsekvenser. Ved ruskjøring blir derimot ikke behovet for førerkortet lagt særlig vekt på isolert sett. I forholdsmessighetsvurderingen vil behovet for førerkortet til fører av kjøretøyet vektes opp

⁴⁷ Rt. 2007 s. 1487 (avsnitt 11) og Rt. 2004 s. 1210 (avsnitt 20)

mot nødvendigheten av beslaget. Noen vanlige argumenter som trekkes fram av rettspraksis er behovet for førerkort når personen er eneste i familien som innehar førerkort, er yrkessjåfør, har fysiske utfordringer med å komme seg rundt uten bil eller bor avsidesliggende.⁴⁸

Høyesterett understrekte i HR-2019-1055-U at yrkessjåfører som er mye på veien bør være spesielt oppmerksomme på vegtrafikklovens regler. Det er spesielt gjeldende dersom det foreligger mistanke om kjøring i påvirket tilstand eller betydelige fartsoverskridelser. Selv om siktede er yrkessjåfør må hensynet til trafikksikkerhet og likebehandling tillegges betydelig vekt i forholdsmessighetsvurderingen. Høyesterett uttalte at dersom vedkommende har særlige behov for førerkortet må vedkommende innrette sin atferd etter dette.⁴⁹

I Rt. 2005 s. 641 ble en drosjeeier dømt for overtredelse av vtrl. § 31 første ledd, jf. § 3 og § 12 annet ledd. Siktede var forsørger for ektefelle, hadde to barn og betydelig gjeld. Siktede hadde ikke mulighet til å skaffe seg inntekt på en annen måte. I saken bemerket lagmannsretten seg at det spesielt stilles særlige krav til aktsomhetsnivået i trafikken. Dette gjelder generelt for alle yrkessjåfører. På samme måte som andre som er avhengig av bil i sitt yrke blir yrkessjåfører rammet hardt dersom de ikke får ta i bruk bilen. Lagmannsretten trekker frem at hensikten bak regelverket ikke er at yrkessjåfører skal nyte godt av kortere tapstid enn andre som ikke er avhengige av bil i det daglige.

Siktetes behov ble ikke ansett som vesentlig annerledes enn for andre yrkessjåfører. Det ble heller ikke sett på som mer byrdefullt for siktede enn for andre yrkessjåfører som blir utsatt for tap av føreretten. Lagmannsretten mente at det ikke forelå noen særdeles formildende omstendigheter som er omtalt i vtrl. § 33 nr. 1, sjette ledd. Hensynet til trafikksikkerheten og den alminnelige lovlydighet var utslagsgivende. Høyesterett var vesentlig enig i lagmannsrettens begrunnelse, og mente at det ikke forelå grunnlag for å gå under minstetiden etter vtrl. § 33 nr. 1, sjette ledd.

I det selvopplevde oppdraget var siktede snekker og hadde behov for førerkort for å komme seg til og fra byggeprosjekter. Siktede er ikke å regne som yrkessjåfør, men var avhengig av bil i hverdagen og i yrkessammenheng slik som mange andre. Et førerkortbeslag kunne medføre konsekvenser i forbindelse med jobb. Førerkortbeslaget alene ville ikke medføre at

⁴⁸ Auglend og Mæland (2016), 1195

⁴⁹ LG. 2004 s. 31337

siktede mistet jobben, og ville dermed ikke føre til store økonomiske konsekvenser. Siktede bodde sentralt hos foreldrene sine, så tap av førerkortet ville heller ikke medføre store konsekvenser med tanke på bosituasjonen. Siktede hadde behov for førerkortet, men det måtte tas en vurdering om behovet veide tyngre enn inngrepet. I dette tilfellet veide siktedes behov for å beholde førerkortet mindre enn det behovet for å fjerne en farlig trafikant fra trafikkbildet.

Ut fra rettskildene kan det tyde på at det er sjeldent en persons behov for å ha førerkort veier tyngre enn hensynet til trafikksikkerhet og likhetsprinsippet i tilfeller med ruspåvirket kjøring. Ut fra dette kan en tolke at hensynet til trafikksikkerheten vanligvis prioriteres over enkeltpersoners behov for førerkort.

4 Konklusjon

Det ble innledningsvis i oppgaven nevnt at en ikke ubetydelig del av dødsulykkene langs norske veier er relatert til rus. Kjøring i påvirket tilstand innebærer en stor fare for alle som ferdes i trafikken. Adgangen til å frata disse retten til å føre motorvogn er derfor viktig. På denne måten er det viktig å ha kontroll på politiets adgang til midlertidig tilbakekall av føreretten og beslag av førerkortet etter vtrl. § 33 nr. 3. Polititjenestepersoner sitter på beslutningskompetansen, og lovgiver har innenfor visse rettslige rammer overlatt friheten til å foreta visse vurderinger og beslutninger til den enkelte tjenestepersonen.

Oppgaven har forsøkt å kartlegge de rammer og retningslinjer som midlertidig tilbakekall i saker med ruspåvirket kjøring. Vi har gått gjennom de vilkår som stilles for at politiet skal ha adgang til bruk av vtrl. § 33 nr. 3 samt hvordan strpl. § 170 a påvirker bruken. For å gi en systematisk gjennomgang av vurderingene som politiet må gjøre på stedet i saker hvor fører er ruspåvirket og tilbakekall av førerett er aktuelt, har vi brukt et selvopplevd oppdrag som en rød tråd gjennom oppgaven. Dette har bidratt til å strukturere analysen av gjeldende rett og gi en tydelig sammenheng mellom vilkårene og den praktiske anvendelsen.

Forholdsmessighetsvurderingen sammenfalles godt av rettspraksis, forarbeider og rundskriv. I saker som omhandler midlertidig tilbakekall av førerett utgjør fører en betydelig trafikksikkerhetsrisiko, og hensynet til trafikksikkerheten må veies opp mot de konsekvenser

et førerkortbeslag vil ha for fører. Rettskildene viser imidlertid at hensynet til trafiksikkerheten og allmennheten ellers vil ha en betydelig tyngre vekt enn førers personlige hensyn. Det vil si at det skal mye til før inngrepet vil anses som uforholdsmessig ved ruspåvirket kjøring. Når det er sagt skal de personlige hensynene alltid tas med i vurdering av inngrepet, men det skal svært mye til for at de vil være utslagsgivende.

Det er flere faktorer som må tas høyde for i vurderingen av midlertidig tilbakekallelse av føreretten. Første vilkår som ble drøftet var kravet til «skjellig grunn». Det vises til at kravet er det samme som ved bruk av andre tvangsmidler etter straffeprosessloven, nemlig at det må foreligge en sannsynlighetsovervekt. Politiet må ha en formening om hvor sterke bevis som foreligger i saken. På det aktuelle avgjørelsestidspunktet er det bevissituasjonen som utgjør vurderingsgrunnlaget. Selv om kravet er «skjellig grunn», må politiet likevel ha en tanke om hvor sannsynlig det er at domfellelsen vil resultere i tap av førerett. Inngrepets grad av forholdsmessighet vil øke med beviset styrke. Dette krever at polititjenestepersonene på stedet må legge inn en innsats for å innhente bevis og styrke dem. Ved å styrke bevisene vil inngrepet være mer proporsjonalt og bedre begrunnet.

Etter en samlet vurdering viser rettspraksis at i de fleste saker ved ruspåvirket kjøring tas midlertidig tilbakekall på stedet, ettersom det vil være uforholdsmessig å la fører kjøre videre etter utslag eller mistanke på påvirkning. Kjøring i påvirket tilstand anses etter rettspraksis som en alvorlig lovovertrjedelse som krever reaksjon, jf. LH-2021-23622. Begrunnelsen for at det anses som en alvorlig lovovertrjedelse er den trafiksikkerhetsrisiko som føreren utgjør ovenfor seg selv og allmennheten. Hvor alvorlig lovovertrjedelsen er sammen med de hensyn til trafiksikkerheten vil tjene som «tilstrekkelig grunn» til å foreta inngrepet. Det er ikke noe krav til tidligere overtrjedelser eller at det kun ved gjentatte overtrjedelser vil foreligge en trafiksikkerhetsrisiko. Dermed kan en enkelt overtrjedelse oppfylle vilkåret «tilstrekkelig grunn».

Å føre motorvogn under påvirkning av alkohol eller andre berusende eller bedøvende midler gir økt risiko for trafikkulykker. Promillekjøring har som vi har sett på derfor fastsatte grenser for hvilken konsentrasjon man kan ha i blodet når man kjører bil. Hvis politiet på stedet mistenker at føreren er påvirket, må de vurdere om vedkommende anses å ha en påvirkningsgrad som vil tilsvare midlertidig beslag i førerkortet jf. vtrl. § 33 nr. 1, annet ledd.

Som nevnt er det ulike utfordringer ved midlertidig tilbakekall i noen saker med ruspåvirket kjøring. Særlig i de saker hvor det er vanskelig å vurdere førers påvirkning ved andre berusende og bedøvende midler. Politiets hjelpemidler hjelper til en viss grad, men vil kun gi en indikasjon på påvirkningsgrad. Polititjenestepersonen på stedet må derfor ta en vurdering på om personen anses som så påvirket at det er et straffbart forhold som kan medføre tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn. En annen utfordring kommer rundt de vilkår og vurderinger som må tas som følge av strpl. § 170 a. Rettspraksis viser til at en mangelfull vurdering av strpl. § 170 a som kan medføre at politiets begjæring om tilbakekallelse av førerrett forkastes, jf. Rt. 2004 s. 2044. Det vil også være krevende på stedet å få et helhetlig bilde av eksempelvis hvilke behov fører har for førerkortet.

I oppgaven var det ønskelig å søke klarhet i hvordan de juridiske rammene og retningslinjene, samt hvordan føreren som person og den enkelte hendelse, påvirker den vurderingsprosessen som politiet må ta på stedet for å treffe riktig beslutning ved mistanke om ruspåvirket kjøring. Ved å ha en bedre forståelse for nettopp hva som trengs vil vi være bedre rustet til å ta disse vurderingene videre i egen karriere.

5 Kilderegister

5.1 Litteraturregister

Aarlie, Ragna og Synne Sæther Mæhle, *Juridisk metode i et nøtteskall*, 1. utgave (Oslo 2018)

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

Bjerke, Hans-Kristian, Keiserud, Erik, og Sæther, Knut Erik, *Straffeprosessloven: kommentarutgave*, 4. utgave, (Oslo 2011)

Boe, Erik Magnus, *Grunnleggende juridisk metode: Introduksjon til rett og rettstenkning*, 4. utgave, (Oslo 2020)

Engstrøm, Bjørn, red. *Vegtrafikkloven og trafikkreglene: Kommentارutgave*, 6. utgave (Oslo 2019)

Fredriksen, Steinar, *Innføring i straffeprosess*, 3 utgave, (Oslo 2018)

Heivoll, Geir og Fredriksen, Steinar, *Forvaltningsrett for politiet: En innføring*, (Oslo 2019)

Olsen, Leif N., *Vegtrafikkrett*, 15. utg, (Oslo 2018)

Pål Lagestad, red. *Kommunikasjon og konflikthåndtering: Publikumsrettet arbeid i et politifaglig perspektiv*, (Oslo 2019)

5.2 Lov-, forskrifts-, forarbeids- og rundskrivsregister

Den europeiske menneskerettighetskonvensjonen av 21. mai 1999 nr. 30 (EMK)

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

Forskrift 20. januar 2012 nr. 85 om faste grenser for påvirkning av andre berusende eller
bedøvende middel enn alkohol m.m

Lov 17.mai. 1814 Kongeriket Norges Grunnlov

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

Lov 22. mai 1981 nr. 25 om rettergangsmåten i straffesaker (straffeprosessloven)

Lov 4. august 1995 nr. 53 om politiet (politiloven)

Lov 2. juli 1999 nr. 64 om helsepersonell (helsepersonelloven)

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

NOU 1981: 13 Beslag og inndragning av førerkort

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

Ot.prp. nr. 52 (2002-2003) *Om lov om endringer i vegtrafikkloven mv. (domstolsbehandling
av tap av retten til å føre motorvogn mv)*

Riksadvokatens rundskriv nr. 2/2021, *Vegtrafikkovertrедelser – bøtesatser, beslag av
førerkort mv.* Hentet fra [https://www.riksadvokaten.no/wp-
content/uploads/2021/09/Rundskriv-nr.-2-2021-Vegtrafikkovertrедelser.pdf](https://www.riksadvokaten.no/wp-content/uploads/2021/09/Rundskriv-nr.-2-2021-Vegtrafikkovertrедelser.pdf)

5.3 Domsregister

Rt. 1948 s. 531

Rt. 1955 s. 907

Rt. 1972 s. 748

Rt. 1980 s. 44

Rt. 1981 s 633

Rt. 1982 s. 471

Rt. 1993 s. 1302

Rt. 2001 s. 1623

Rt. 2004 s. 1210

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. 2006 s. 850

Rt. 2007 s. 1247

Rt. 2007 s. 1487

Rt. 2008 s. 22

Rt. 2013 s. 163

HR-2019-1055-U

HR-2022-1401-U

HR-2022-1828- U

RG. 2003 s. 49

LG 2004 31337

LE 2014 s. 4963

LH 2021 s. 36637

LH 2021 s. 123622

5.4 Øvrig bibliografiregister

MA – Rusfri trafikk, (2022, 30. oktober), «Fakta om ruskjøring i trafikken», Hentet 22. februar 2023 fra <https://www.marusfritrafikk.no/fakta/fakta-om-ruskjoring/>

Oslo universitetssykehus, (sist oppdatert 2022 1. mars), «Fakta om rusmiddelgrenser i trafikken». Hentet 5. mars fra <https://oslo-universitetssykehus.no/fag-og-forskning/nasjonale-og-regionale-tjenester/rettsmedisinske-fag/alkohol-og-rusmidler/rusmidler-og-avhengighet/fakta-om-rusmiddelgrenser-i-trafikken>

Politidirektoratet, (2001), «Politiets trafikkjeneste – instruksverket GP-4027». Hentet 28. februar 2023 fra <http://www.pvv.org/~shane/dokumentasjon/gp-4027.pdf>

Politiet, «Rus og ruskontroll», Hentet 10. februar 2023 fra <https://www.politiet.no/rad/trafikk/rus-og-ruskontroll/>

Samferdselsdepartementet, (2009, 19. mars), «Kjøring under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol: Forslag til endring av vegtrafikkloven». Hentet 15. februar 2023 fra https://www.regjeringen.no/contentassets/b82972ae0980475a87a8fa9c7766377d/ny_vegtrafikklov_190309.pdf

Statens vegvesen, (2023, 2. januar), «En tung ulykkessommer preget trafikkåret 2022». Hentet 10. februar 2023 fra <https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/2023/01/en-tung-ulykkessommer-preget-trafikkaret-2022/>

Statens retts toksikologiske institutt, (1999, september), «Tegn og symptomer på rusmiddelbruk». Hentet 14. april fra https://rusinfo.no/wp-content/uploads/2011/09/tegn_symptomer_fhi.pdf

Statens vegvesen rapporter nr. 847 2021, (2022, august), «Dybdeanalyse av dødsulykker i vegtrafikken 2021», Hentet 21. februar fra <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/3014673/310822%20Dybdeanalyser%20av%20d%c3%b8dsulykker%20i%20vegtrafikken%202021.pdf?sequence=4&isAllowed=y>