



## Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Politidirektoratet

Deres referanse:  
22/2289

Vår referanse:  
22/219962 - 33

Dato:  
21.12.2022

## Politidirektoratets hørings svar - Forslag til endring i forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker - oppjustering av bøtesatser

### Innledning

Politidirektoratet viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev av 8. november 2022. Høringsfristen er 20. desember 2022.

Politidirektoratet har forelagt høringen for Utrykningspolitiet og samtlige politidistrikt. Politidirektoratet har mottatt innspill fra Utrykningspolitiet og politidistriktene Oslo, Vest, Innlandet og Nordland. Mottatte innspill følger vedlagt dette hørings svaret.

### Kort om høringen

Samferdselsdepartementet sender på høring forslag til endring i forskrift 29. juni 1990 nr. 492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker, med sikte på å oppjustere bøtesatsene ved trafikkovertrедelser med 30 prosent. Endringsforslaget er begrunnet i et ønske om generelt å opprettholde bøtenes pønale effekt.

Det foreslås i tillegg endringer i bestemmelsen om subsidiære fengselsstraff.

### Politidirektoratets merknader

Politidirektoratet (POD) er i likhet med Utrykningspolitiet (UP) og Oslo politidistrikt (OPD) uenig i forslaget om å øke de standardiserte satsene for forenklet forelegg (FF) for overtrедelser av trafikklovbrudd med 30 prosent. Dette innebærer en betydelig straffeskjerpning for overtrедelser etter vegtrafikkloven som det etter vår mening ikke foreligger tilstrekkelig grunnlag for.

Politidirektoratet støtter derimot endringsforslaget om å justere forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker § 3 slik at bestemmelsen blir mer i tråd med den praksis for utmåling av subsidiær straff som antas å ville følge av senere høyesterettspraksis med henvisning til HR-2022-981.

Vi kommer i det følgende til å begrunne dette nærmere.

### Politidirektoratet

---

### **Forutsetninger for ordningen med forenklet forelegg**

Ordningen med forenklet forelegg ble innført i 1972 som et ledd i effektiviseringen av politiets arbeid med masseovertredelser av vegtrafikklovgivningen.

Ordningen med FF har til hensikt å forenkle behandlingen av mindre alvorlige lovbrudd som forekommer i størst antall (mengdesaker) og langt over 200 000 trafikklovbrudd avgjøres årlig med FF. Et fungerende FF-institutt er en av politiets aller viktigste virkemidler i innsatsen for bedre trafikksikkerhet med det formål å redusere antallet drepte og hardt skadde i trafikken, slik dette arbeidet er forankret i Meld.st 20 Nasjonal transportplan 2022-2033.

Hovedeffekten og gevinsten ved FF-instituttet er at overtredelsen avgjøres umiddelbart på stoppost av polititjenestemann og uten saksbehandling eller andre vurderinger som for eksempel å vurdere betalingsevne eller om overtredere tidligere er straffet osv.

Siden 2020 er deler av FF-arbeidsprosess på stoppost digitalisert gjennom bruken av Trafikk-appen, som også har gjort påtalekontroll med hvert enkelt FF unødvendig. Når det gjelder FF som utferdiges av Politiets ATK-senter (fotoboksene) så pågår det en digitaliseringsprosess gjennom etablering av nytt saksbehandlingssystem som skal være ferdig innen 2024. ATK-senteret utferdiger om lag 100 000 FF for fartsovertredelser årlig.

Ordningen med FF-instituttet gir politi- og påtalemyndigheten betydelige effektiviseringsgevinster, men ordningen er i tillegg også til gunst for lovbrøttere som i normale tilfeller får en reaksjon umiddelbart (på stedet) direkte etter at overtredelsen er begått og uten å måtte vente, uten avhør og uten at overtredelsen blir registrert. FF utferdiget på bakgrunn av ATK kan ettersendes i henhold til Instruks for politiets trafikkjenteneste – GP4027 – instruks for bruk av forenklet forelegg pkt. 5 om vilkår for utstedelse.

FF-instituttet har imidlertid en iboende skjevhet i seg da alle lovbrøttere får samme reaksjon for samme overtredelse uavhengig av betalingsevne – noe som innebærer et unntak fra prinsippet om at botens størrelse skal tilpasses lovbrøtters økonomiske evne, jf. straffeloven § 53.

Ordningen kan etter Politidirektoratets syn forsvares så lenge satsene opprettholdes på et akseptabelt nivå, slik at botens størrelse ikke rammer f.eks. studenter og andre med lav inntekt uforholdsmessig hardt sammenlignet med lovbrøttere med god betalingsevne. Desto høyere standardbøtene er, desto mer vil ordningen og evneprinsippet bli utfordret.

Nettopp derfor er det viktig at man opprettholder størrelsen på standardsatsene på et nivå som ivaretar bredden i betalingsforutsetninger etter beste evne, slik at vi unngår at standardiserte satser ytterligere forsterker instituttets skjevhet, særlig i tider der den økonomiske belastningen for folk flest er stor nok.

Dersom endringsforslaget gjennomføres vil vi oppleve at en polititjenesteperson i veikanten kan utferdige et forenklet forelegg på hele NOK 26 250 som er maksimal sats for fellesbot i forskriftens § 2. Det må etter vår oppfatning trekkes opp en grense for straff som ivaretas av ordning med standardsatser, uten noen grad av vurdering og saksbehandling, noe også forarbeidene er tydelig på, jf. Innst. O. nr. XV (1967-1968) Ot.prp. nr. 52 der det bla uttales:

"Komiteen ser det likevel slik at det er turvande med normering i en viss utstrekning dersom ein skal få ei forenkling. Det vil då vera en føresetnad at standardbøtene ikkje kjem for hogt".

Utfordringer ved standardsatser påpekes også i Bjørn Engstrøms *Vegtrafikkloven og trafikkreglene, kommentarutgave*, 5. utgave side 441:

"Ordningen med forenklet forelegg har imidlertid sine minussider, særlig at det ved bøteleggelse ikke er mulig å ta hensyn til trafikantens økonomiske forhold, eventuell tidligere kriminalitet og annet. Ordningen bryter med prinsippet i straffeloven § 27 [gjeldende strl. § 53 – vår tilføyelse] hvor det er fastsatt at botens størrelse skal avpasses etter lovovertrederens økonomiske situasjon.

(...)

*Bøtesatsene er gjennom de nærmere 40 årene som foreleggsordningen har eksistert, jevnlig blitt forhøyet i takt med pris- og lønnsutviklingen og ut fra de aktuelle trafikklovbruddenes straffverdighet. De økte satsene som ble fastsatt i endring av foreleggsforskriften den 7. januar 2005 nr. 3, ble imidlertid særlig begrunnet i budsjettmessige hensyn. En økning av bøtesatsene er i prinsippet straffeskjerpning. Det må derfor være prinsipielt galt å begrunne en straffeskjerpning med budsjettmessige hensyn. Dette desto mer som bøtesatsene for forenklet forelegg ifølge Riksadvokaten skal anses som et straffeutmålingsdirektiv med gyldighet også for utstedelse av ordinære forelegg."*

Vi viser videre til at det allerede er oppmerksomhet rundt ordningen med standardsatser da det så seint som tidligere i desember ble publisert et representantforslag på Stortingets nettsider, Representantforslag 47 S (2022-2023) "Representantforslag om å standardisere forenklet forelegg for overtredelse av vegtrafikk- og småbåtloven slik at det bøtelegges etter siktedes inntekt". Der stiller man spørsmål ved ordningen med sanksjonsordning med faste satser, herunder om hvorvidt nivået på de forenklete foreleggene for overtredelse av vegtrafikkloven og småbåtloven kan fastsettes uten at inntekt sjekkes og vurderes.

Med dette bakteppet mener Politidirektoratet at det er viktig at FF-instituttet håndteres og utvikles innenfor de rammer og forutsetninger som er lagt til grunn, slik at FF-instituttet vil fungere i tråd med formålet og ikke ramme personer med lav økonomiske evne uforholdsmessig hardt.

### **Merknader til forslaget om å øke standardsatsene med 30 prosent**

Forslaget innebærer å øke straffen for trafikklovbrudd med 30 prosent. Dette betyr en betydelig straffeskjerpelse, som etter vår oppfatning må tuftes på et tungtveiende politi- og påtalebasert faglig behov. POD kan i likhet med Utrykningspolitiet (UP) og Oslo politidistrikt ikke se at dette er tilfellet. Vi ønsker selvsagt en ytterligere positiv ulykkesutvikling på norske veier, men kan samtidig ikke se at det nå foreligger en situasjon der det er strengt nødvendig å bruke betydelig straffeskjerpelse som virkemiddel.

Vi mener det er grunnlag til å stille dette spørsmålet særlig fordi det finnes andre virkemidler med en sterkere preventiv effekt, og som treffer mer rettferdig. Et skjerpet prikkbelastningssystem vil for eksempel gi en langt sterkere avskrekkingseffekt da ingen kan kjøpe seg fri fra tap av førerrett. Dette har UP utdypet mer i sitt innspill. Videre vil økt kontrollaktivitet styrke den subjektive oppdagelsesrisiko, noe som vil gi en sterkere forebyggende effekt.

Norge har allerede det høyeste bøtenivået i Norden og sammenlignet med de aller fleste andre land i Europa. Dessuten har Norge hatt den beste ulykkesutviklingen i Europa siden 2014 og er per i dag det aller tryggeste landet å ferdes i trafikken i. Dette kan dokumenteres godt blant annet gjennom internasjonale statistikker målt i antallet trafikkdrepte per 1 million innbygger - der forholdet mellom Norge og gjennomsnittet i Europa er 15/45. Til tross for en svært positiv ulykkesutvikling med trafikkdrepte så er ambisjonen for det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet i Norge svært høy, herunder at kun 50 personer skal omkomme i trafikken innen 2030 og ingen i 2050. Det følger av Stortingsmelding Nasjonal Transportplan (NTP 2022-2033) Meld.st.20.

For høy fart er årsaken til en stor andel av dødsulykker i trafikken. Det er derfor en prioritert oppgave for politiet å bidra til at fartsgrensene overholdes og at farten for øvrig avpasses etter forholdene. Det gjøres best gjennom politikontroller og ATK-innsatsen (fotoboksene). Politiets innsats og tiltak har så langt gitt gode resultater slik at andelen av trafikken som kjører innenfor lovlige fartsgrensen har økt fra 50 prosent i 2010 til 60,1 prosent i 2021. Tilstandsmålet for fart i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei (NTP 2022-2055) er riktignok 70 prosent, så det er åpenbart grunnlag for å iverksette ytterligere fartstiltak. POD mener derimot i likhet med Oslo politidistrikt og UP at økte bøter ikke er et formålstjenlig tiltak for forebygging av lovbrudd og økt trafikksikkerhet – og at andre tiltak vil gi mer effektiv og rettferdig forebygging.

I tillegg til at økte bøter vil kunne føre til at ordningen med standardiserte bøter kan gi en forsterket usosial profil, vil vi også risikere at flere nekter å vedta FF med de betydelige utfordringer det vil gi for ressursbruken i politi- og påtalemyndigheten. En slik bekymring viser blant annet UP til i sitt høringsinnspill etter erfaringen med økte satser for ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring.

En nødvendig konsekvens av at FF-satsene økes med 30 prosent vil være at riksadvokaten må revidere det nasjonale trafikkrundskrivet for trafikkovertredelser – Rundskriv nr. 2/2021 datert 30. august 2021 – med vedlegg av veiledende bøtesatser for trafikkløvbrydd som fanger opp samme, men grovere trafikkløvbrydd enn de som kan avgjøres med forenklet forelegg. Det må selvsagt være sammenheng i straffeutmålingen mellom trafikkløvbrydd som kan avgjøres innenfor ordningen med standardsatser og grovere trafikkløvbrydd, som da naturlig må føre til en ytterligere oppjustering av dagens bøtenivå for ordinære forelegg, slik dette fremgår av vedlegget i nevnte trafikkrundskriv fra Riksadvokaten.

### ***Merknader til endringsforslaget om subsidiær straff***

Politidirektoratet støtter departementets forslag om å endre FF-forskriften § 3 slik dette beskrives i deres høringsnotat og slik at bestemmelsen tilpasses den praksis for utmåling av subsidiær straff som antas å ville følge av uttalelsene av HR-2022-981. Dette vil etter vårt syn gi den mest praktiske og effektive måten å løse dette på.

Vi forutsetter da at riksadvokaten vil komme tilbake med føringer for fastsettelse av subsidiær fengselstraff ved utferdigelse av ordinære forelegg, som også tilpasses nyere praksis fra Høyesterett med en særlig henvisning til HR-2022-981 og endringer i FF-forskriften. Dette er også påpekt i uttalelser vi har mottatt fra underliggende enheter.

Med hilsen

**Håkon Skulstad**  
Ass direktør

**Kristine Langkaas**  
Seksjonssjef

*Dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur.*

Vedlegg:

Høringsinnspill - forslag til endring i forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker - oppjustering av bøtesatser - Utrykningspolitiet

Høringsinnspill - forslag til endring i forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker - oppjustering av bøtesatser - Innlandet politidistrikt

Høringsinnspill - forslag til endring i forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker - oppjustering av bøtesatser - Vest politidistrikt

Høringsinnspill - forslag til endring i forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker - oppjustering av bøtesatser

Høringsinnspill - forslag til endring i forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker - oppjustering av bøtesatser - Nordland politidistrikt

Kopi:

Justis- og  
beredskapsdepartementet

Postboks 8005 Dep

0030

Oslo



## Politidirektoratet

Deres referanse:  
22/219962

Vår referanse:

Sted, dato:  
Oslo, 30.11.2022

## HØRING – FORSLAG TIL ENDRING I FORSKRIFT OM FORENKLET FORELEGG I VEGTRAFIKKSAKER.

### Innledning

Det vises til brev fra Politidirektoratet av 14.11.2022 med fremleggelse av Samferdselsdepartementet høringsforslag om endringer i forskrift av 29. juni 1991 nr. 492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker.

Forenklete forelegg skrives ut for nærmere angitte, mindre alvorlige og enkelt konstaterbare trafikkovertredelser. Slike forenklete forelegg utferdiges normalt ute på stedet, og må da vedtas straks for å være rettsgyldige.

Samferdselsdepartementet har sendt ut på høring forslag om å oppjustere bøtesatsene for forenklete forelegg med 30 %. Endringsforslaget er begrunnet i et ønske om å opprettholde bøtenes avskrekkende effekt.

Det foreslås også endringer i bestemmelsene om subsidiær fengselsstraff.

### Oppjustering av bøtesatsene i forenklete forelegg med 30 %

Bøtesatsene i forskrift om forenklete forelegg er ifølge departementet satt på grunn av sin preventive virkning mot trafikkløst atferd med stor ulykkesrisiko. Satsen har vært mer eller mindre uendret siden 2018, til de igjen ble endret 1. mars 2022.

#### *Fartsovertredelser*

Departementet fokuserer på trafikkløst og ulykker som har store samfunnsmessige konsekvenser, der høy fart er den enkeltfaktoren som bidrar til flest trafikkuulykker.

Departementet ønsker blant annet en skjerpet reaksjon i form av høyere bøtesatser ved fartsovertredelser. Høye bøtesatser kan virke preventivt, og i og med at høy fart er forbundet med en såpass stor fare er politidistriktet enig med departementet i at satsene bør oppjusteres.

Fartsovertredelser er godt egnet for standardisert bøtefastsettelse. Mest sannsynlig vil heller ikke innføringen av høyere bøtesatser medføre noen store merkostnader for påtalemyndigheten, eller på samfunnet ellers, da vedkommende som foretar en fartsovertredelse har relativt klare regler å forholde seg til.

#### *Øvrige hendelser*

For øvrige hendelser i trafikken antar OPD at en så omfattende økning i satsene vil medføre at det vil være flere som ikke vedtar forenklet forelegg på stedet. Saken vil da bli avgjort ved vanlig forelegg og evt. bringes inn for domstolene. Dette vil medføre økte kostnader for samfunnet og økt press på påtalemyndigheten. Belastningen på påtale i politidistriktet er allerede svært høy, og det er derfor en fare for at noen av foreleggene som blir sendt til påtale blir henlagt.

OPD stiller seg derfor tvilende til om det er riktig å innføre såpass høye forenklete forelegg allerede nå, særlig tatt i betraktning at forrige oppjustering av bøtesatsene var 1. mars 2022.

Ved øvrige hendelser i trafikken er det stor forskjell mellom de vel bemidlede og de med få midler. OPD mener det er mest hensiktsmessig å innføre flere prikkbelastninger, da dette rammer likt og vil ha en mer avskrekkende effekt.

#### **Endringer i bestemmelsen om subsidiær fengselsstraff**

Departementet foreslår å endre bestemmelsene om subsidiær fengselsstraff for forenklete forelegg i tråd med HR-2022-981-A. Høyesterett uttalte i HR-2022-981-A at tiden var inne for å justere grunnlaget for omregning for omregning av bøtestraff til subsidiær fengselsstraff fra 500 til 1000 kroner per dag. Departementet har skissert ulike endringsforslag og har bedt høringsinstansenes synspunkter.

Etter vårt syn er den beste løsningen å endre § 3 i forskriften til en bestemmelse som fastslår prinsippet for omregning til subsidiær fengselsstraff. Dette vil etter vårt syn være den mest oversiktlige måten å gjøre endringen på.

Med hilsen

**Audun Kristiansen**

Politiinspektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur.*

**Saksbehandler:**

Bente Vengstad, Frode Andreassen







## Politidirektoratet

Postboks 2090 Vik  
0125 Oslo

Utrykningspolitiet

Deres referanse:

Vår referanse:

Dato:

22/219962 - 27

09.12.2022

## Høringssvar - forslag til endring i forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker - oppjustering av bøtesatser

### Innledning

Det vises til Samferdselsdepartementets (SD) forslag til endring i forskrift 29. juni 1990 nr. 492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker, knyttet til oppjustering av bøtesatsene med 30% samt endringer knyttet til beregning av subsidiær fengselsstraff.

Forslaget om å øke bøtenivået for samtlige overtredelser, er særlig begrunnet i et ønske om å redusere høy fart som den enkeltfaktoren som bidrar til flest trafikkulykker. Også økning av bøtesatser for andre overtredelser er nevnt som trafikksikkerhetsfremmende.

Forslaget til endring av beregning for subsidiær fengselsstraff, er en følge av den nye modellen som nå er implementert hos påtalemyndigheten vedrørende alle straffbare forhold som ikke kan avgjøres med forenklet forelegg. Den nye implementeringen har hatt som utilsiktet følge at forskrift om forenklet forelegg nå gir en ufordelaktig forskjellbehandling av de som ønsker å vedta forenklet forelegg.

### Utrykningspolitiets kommentarer vedrørende økte bøtesatser

Utrykningspolitiet har i sitt tidligere høringssvar vedrørende endringene som trådte i kraft 1. mars i år, ytret skepsis til økning av bøtenivået gjeldende ulovlig bruk av mobiltelefon, dersom en ikke samtidig endrer forskrift om bruk av mobiltelefon. I svaret ble det blant annet trukket frem en påregnelig økning i antall ikke-vedtatte forenklede forelegg, med følgende økonomiske/administrative konsekvenser for politiet, påtalemyndigheten og domstolen. Konsekvensene det her pekes på, antas i enda større grad å gjøre seg gjeldende dersom en ytterligere økning finner sted.

Vi vil videre påpeke at det ikke er foretatt noen kartlegging av virkningen som den forrige økningen har hatt i forhold til risikoadferd. Man har derfor ikke kunnskap som tilsier at en ny

Utrykningspolitiet

økning vil ha den ønskede effekten. De foreløpige tallene fra 2022 som omhandlet drepte og hardt skadde i trafikken, vil ikke kunne bidra til å bygge oppunder en slik hypotese.

En undersøkelse foretatt den siste uken blant UP-mannskapet om mobilbruk, viser at 73 % av mannskapet opplever at stadig færre vedtar forenklet forelegg for denne typen overtredelse. Dette kan naturligvis ha en sammenheng med det uklare rettsbildet som har dannet seg den senere tiden og som også har skapt et behov for endring av forskrift om bruk av håndholdt mobiltelefon. Men det kan også ses i sammenheng med den økte bøtesatsen som har gitt et merinsentiv til å prøve saken for retten. Den fordel som kommer til uttrykk i Innst.O.nr. XV (1967-1968) om ikke å bli registrert i politiets registre, vil ikke lenger oppleves som tilstrekkelig tungtveiende sett opp mot å få saken prøvd for domstolen.

Videre er det uklart hvor kjent dagens bøtenivå er blant befolkningen. Den samme undersøkelsen blant UP-mannskapet viser at kun 14% av mannskapet opplever at et klart flertall (over 80%) av de kontrollerte, kjenner til dagens bøtenivå.

Bøtesatsen i dag ligger allerede så høyt at det er naturlig å anta at nivået har en ønsket preventiv effekt for folk flest. Det er derfor ønskelig at det kartlegges nærmere om en økning tilsvarende 30% vil ha noen ytterligere effekt på den risikovillige fører, eller om det kan tenkes at andre virkemidler (som økte prikker, økt tapstid, økt kontrollvirksomhet etc.) kan ha en mer tydelig effekt.

Vi nevner også at en ytterligere økning vil treffe sosialt urettferdig. For den gruppen mennesker som i dag ikke opplever at bøtenivået er spesielt merkbart, må en anta at økning tilsvarende 30% nok heller ikke vil ha noen følbart effekt. Men for den gruppen som allerede i dag opplever at dagens bøter rammer hardt, vil en økning kunne få store konsekvenser.

En annen uønsket konsekvens, vil være den disharmoni som etter endringen vil gjøre seg gjeldende sammenliknet med annen type kriminalitet som kan avgjøres med ordinært forelegg. En økning av bøtesatsene er i prinsippet en straffeskjerpning. En økning av forenklet foreleggsatsene vil gjøre det nødvendig å justere også andre bøtesatser for at de ulike overtredelsene skal stå i forhold til hverandre og til alvorlighetsgraden i de forskjellige overtredelsene.

Når det videre fremheves at oppdagelsesrisikoen for trafikkovertrедelser allerede i dag er lav, så er UP av den oppfatning at oppdagelsesrisikoen kan komme til å reduseres ytterligere som følge av dette forslaget. Dette begrunnes i at UP-mannskapet allerede i dag merker en markant økt tidsbruk for hvert forhold, blant annet fordi det oppleves å ha bygget seg opp en motstand blant de kontrollerte overfor den reaksjon som presenteres. Slik økt motstand gir seg blant annet utslag i færre vedtatte forenklete forelegg og dermed et økt antall rettsoppmøter som tar patruljene vekk fra annet arbeid.

Det er også fremhevet blant mannskapet at det er en sammenheng mellom botens nivå og de kontrollertes forventning om et sterkere bevismateriale. Selv om metoden i dag tilfredsstillende domstolens beviskrav, vil en økt mengde ikke-vedtatte forelegg kunne medføre strengere beviskrav og dermed behov for endringer til mer ressurskrevende metoder. F.eks. ved å øke antallet observasjonsposter overfor samme forhold, bruk av video eller andre metoder som i dag ikke er nødvendig for en domfellelse.

## **Utrykningspolitiets kommentarer vedrørende subsidiær straff**

Utrykningspolitiet ønsker forslaget om en forenkling og samkjøring av utregningsmodell velkommen. Det har vært en kjensgjerning at det fra tid til annen påstås feil subsidiær straff, grunnet flere kilder til utregning. Den ene modellen, som nå følger av HR-praksis, kan integreres i BL på en slik måte at den automatisk regnes ut og settes inn i forelegget, mens den andre modellen krever at en går inn i forskrift.

Fra tid til annen har det også vært usikkerhet omkring tolkningen av RA rundskriv nr. 2/2021 som avløste nr. 3/2099 som slår fast at subsidiær fengselsstraff i utgangspunktet fastsettes i samsvar med forskrift om forenklet forelegg § 3.

Ettersom rundskrivet omfatter flere trafikkforhold enn det forskrift om forenklet forelegg gjør, vil det være naturlig å tolke det dithen at tabellen i forskriften, gjelder for forholdene som nevnes i vedlegget. Det kan videre forstås slik at det for andre trafikale forhold, som ikke er nevnt i vedlegget, skulle utregnes etter "vanlig" modell.

Altså har man i realiteten tre kilder til to utregningsmodeller. Den mest hensiktsmessige og langvarige endringen synes derfor å være alternativ to, slik at en fjerner roten til feilkilder en gang for alle. Den vil dessuten fjerne feilene som kan oppstå som følge av at en ikke er oppmerksom på at den ene modellen vil beregne fra og med-beløp, mens tabellen i forskriften beregner beløpene ved til og med.

## **Utrykningspolitiets samlede vurdering**

Det er Utrykningspolitiets oppfatning at en ny oppjustering av bøtesatsene ikke bør finne sted før virkningene av den forrige økningen er kartlagt. I denne prosessen er det også ønskelig å begrunne nærmere sammenhengen mellom økte satser og redusert klanderverdig adferd.

Når det gjelder utregningsmodellen for utmåling av subsidiær fengselsstraff, stiller UP seg bak alternativ to.

Med hilsen

**Knut Smedsrud**  
*Sjef for Utrykningspolitiet*

**Cristina Bonde**  
*Saksbehandler*

*Dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur.*

**Politidirektoratet**

Postboks 2090 Vika  
0125 Oslo

**Innlandet politidistrikt**

Deres referanse:

Vår referanse:

Dato:

22/219962 - 24

06.12.2022

## Høring - forslag til endring i forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker - oppjustering av bøtesatser

Det vises til Politidirektoratets brev av 14. november 2022 med vedlegg.

Høringsdokumentene har vært gjenstand for diskusjon i ledergruppen ved Felles enhet for påtale og blant enkelte FDE- og GDE-ledere.

Vi er enig i viktigheten av at gode tiltak for å hindre trafikkulykker hvor mennesker mister livet eller blir skadet iverksettes. Slike ulykker skaper personlige lidelser og medfører store samfunnsøkonomiske konsekvenser.

Bøtenes forebyggende effekt antas å være av en viss betydning. Effekten må ses i sammenheng med oppdagelsesrisiko. Men vi er usikre på om det vil gi den effekt man håper på bare ved å øke bøtenivået jevnt over. Bøtenivået i Norge er allerede høyt. Høye bøter slår skeivt ut sosialt. Personer med god økonomi vil ikke bli rammet på samme måten som personer med svakere økonomi. Den pønale effekten vil ramme kanskje uforholdsmessig hardt de med lavere inntekter. Dette forsterkes i den tiden vi lever i med økte kostnader og økonomisk usikkerhet for husholdningene.

I den grad man skal ramme befolkningen hardt med bøter, bør det gjelde de åpenbart trafikkfarlige overtredelsene. Skal bøtenivået økes i den størrelsesorden som foreslås, bør det begrenses til de mer grove overtredelser hvor farepotensialet er åpenbart fremtredende. I tillegg til de mer kvalifiserte grove hastighetsovertredelser gjelder dette trafikkfarlig atferd hvor man er ukonsentrert og uoppmerksom, eller hvor overtredelsene fremstår som mer sjansebetonet. Det foreslåtte bøtenivået kan fremstå som urimelig høyt for flere av de mindre alvorlige overtredelsene, herunder de mindre alvorlige hastighetsovertredelsene.

Med forbehold om at man ikke har god nok innsikt av foreliggende analyser av trafikkulykker mv, tillater vi oss å stille spørsmålstegn ved om hvilke andre faktorer som har vært medvirkende til de alvorlige ulykkene, også der farten har vært en medvirkende faktor. Eksempler her kan være rus, uoppmerksomhet med å betjene dataskjermen i bilen, bruk av mobiltelefon mv. Vi savner noe mer drøftelse av dette i høringsnotatet.

**Innlandet politidistrikt**

Vår erfaring er at systemet med prikkbelastning og tap av førerrett har en mer forebyggende effekt enn økte bøtesatser. Tap av førerrett rammer heller ikke sosialt skeivt. Vi savner at dette ikke er berørt i høringen som et alternativt virkemiddel for å fremme trafiksikkerheten og for å slå ned på de mer kvalifiserte og trafikkfarlige overtredelsene.

Med hilsen

**Johan Martin Welhaven**  
*Leder felles enhet for påtale*

*Dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur.*

**Politidirektoratet**

Postboks 2090 Vik  
0125 Oslo

**Vest politidistrikt**

Deres referanse:

Vår referanse:

Dato:

22/219962 - 22

06.12.2022

## Høring - forslag til endring i forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker - oppjustering av bøtesatser

Vi stiller spørsmål ved om det i det hele er riktig å opprettholde bruk av forenklet forelegg som straffereaksjon, eller om tiden er inne for å erstatte disse formalovertredelsene med en gebyrordning. Det er flere grunner til det:

- Den påtalemessige kontrollen med forenklet forelegg i trafikksaker ble i praksis avskaffet da foreleggene ble digitalisert, og tildeling av forenklet foreleggs-myndighet framstår nå reelt sett som delegasjon av en [begrenset] påtalekompetanse.
- Påtalemessig kontroll hadde som sin viktigste funksjon å sikre at vilkårene for straff var tilstede, herunder særlig at det beskrevne forhold ble rammet av aktuell straffebestemmelse og at det var anledning til å avgjøre det aktuelle forholdet med forenklet forelegg. Kontroll med bruk av rett kode/beløp/subsidiære dager var allerede den gang av mindre betydning, siden det også ble kontrollert av andre.
- Kravene til opplæring og godkjenning av de tjenestemennene som skriver ut forenklet forelegg er senket siden ordningen ble innført, hvilket antas å kunne påvirke de rettsikkerhetsgarantier som forutsettes innebygget i en slik ordning.
- Forenklet forelegg har sitt formål ved rene formalovertredelser, og der straffverdigheten vurderes som lav. Når kravene til rettssikkerhet synes å være gradvis svekket siden lovgiver innførte ordningen, bør det vurderes om en administrativ reaksjon i form av gebyr er en riktigere reaksjon enn straff.
- Toll-etaten har fremmet tilsvarende ønske om selv å få "godkjenne" egne forenklede forelegg. Det vil i så fall i realiteten være en tildeling av påtalekompetanse utenfor påtalemyndigheten, og er et spørsmål som bør vurderes i et større perspektiv.
- Forenklet forelegg er "opp og avgjort på stedet", og kommer ikke med på noen straffeattest.

Dersom man opprettholder forenklet forelegg som straffereaksjon, er vi enig i at antall subsidiære dager må harmoniseres med rettspraksis.

Det bør også sikres at forholdstallet sats/subsidiære dager gjøres likt for de lovbruddene som kan avgjøres med forenklet forelegg (trafikk, toll og småbåt).

**Vest politidistrikt**

---

Med hilsen

**Gunnar Fløystad**  
*Politiinspektør*

**Per Johan Askevold**  
*Politiinspektør*

*Dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur.*



# POLITIET

**Politidirektoratet**  
Postboks 2090 Vika  
0125 Oslo

**Nordland politidistrikt**

Deres referanse:

Vår referanse:  
22/219962 - 18

Dato:  
21.11.2022

## **Høring - forslag til endring i forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker - oppjustering av bøtesatser**

Det vises til høringsbrev av 14. november i.å.

Nordland politidistrikt har ingen merknader til forslaget.

Med hilsen

**Stig Morten Løkkebakken**  
*Politiinspektør*

*Dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur.*

**Nordland politidistrikt**

---

Post: Postboks 1023, 8001 BODØ  
E-post: post.nordland@politiet.no

Tlf: (+47) 75 58 90 00

Org. nr: 983999999  
www.politiet.no