

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Deres referanse:

Vår referanse:
25/51689 - 8

Sted, dato:
Oslo, 28.03.2025

Høringssvar fra Politidirektoratet (POD) - forslag til skjerpede regler mot risikoadferd i trafikken - forbud mot varsling av trafikkontroller

Innledning

Vi viser til høringsbrevet fra Samferdselsdepartementet av 28.februar 2025, og med høringsfrist 28.03.2025.

Samferdselsdepartementet sendte i samråd med Justis- og beredskapsdepartementet på høring rapport med forslag til endringer i vegtrafikkloven § 13 a om forbud mot varsling av politiets og Statens vegvesens kontroller.

Dette lovendringsarbeidet er forankret i Nasjonal Transportplan (NTP) 2025-2036 (Meld St. 2023-2024) der det fremgår at "regjeringen vil forslå forbud mot varslingstjenester som hindrer politiets kontrollvirksomhet på vei."

POD videresendte rapport fra arbeidsgruppe om skjerpede regler mot risikoatferd i trafikken – tema B – forbud mot varsling av trafikkontroller – til alle politidistrikt og særorgan 05.03.25 sammen med anmodning om at høringsinnspill fra enhetene ble sendt POD med intern frist til 21.03.25.

Ved fristen utløp har POD mottatt innspill fra i alt fire underliggende enheter, og disse vedlegges sammen med vårt høringsbrev til Samferdselsdepartementet.

Politiet har vært godt involvert i dette lovarbeidet hele tiden, og bla gjennom deltagelse i arbeidsgruppen, med høy politifaglig kompetanse fra Utrykningspolitiet (UP) sammen med erfarne politiadvokater fra påtalemyndigheten i Sør-Øst og Sør-vest politidistrikt. Derfor er politiets interesser og behov – bla i forhold til håndheving – grundig drøftet, vurdert og ivaretatt i arbeidet som nå er lagt frem til høring.

POD støtter lovforslaget om et forbud mot å varsle kontroller og gir arbeidsgruppen tilslutning til de behov og vurderinger som har ført frem til lovforslaget.

Gjennom vegtrafikkloven §13 a ønsket lovgiver også for 25 år siden (Ot.prp.nr 40 2000-2001) å beskytte politiets kontroller som et effektivt tiltak for å sette politiet i stand til å ivareta samfunnsoppdraget på en god og effektiv måte. Den teknologiske utviklingen har imidlertid løpt fra den reguleringen som den gangen dekket det behovet politiet hadde. Derfor er det nå nødvendig å modernisere bestemmelsen i lys av denne utviklingen, for å opprettholde effekter av politikontroller som metode.

Videre støtter vi oss på arbeidsgruppens behandling og vurderinger av faktorer knyttet til Grunnloven, EMK og (EØS) ehandelsdirektivet.

Fart og ruspåvirket kjøring som medvirkende årsaker til dødsulykker i trafikken

I henhold til Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykker i trafikken var høy fart medvirkende ulykkesårsak i ca 25 prosent av dødsulykkene i 2023 og i hele 32 prosent for perioden 2014-2023.

I 2023 var ruspåvirket kjøring en sannsynlig medvirkende faktor i ca 20 prosent av dødsulykken.

Det er antatt at det foregår omlag 140 000 kjøreturer i ruspåvirket tilstand hver dag og i 2024 avdekket politiet 10 860 førere som ble anmeldt for overtredelsen i Norge.

Det beste virkemiddelet samfunnet rår over for å redusere antallet trafikkdrepte gjennom å forebygge og avdekke fartslovbrudd og ruspåvirket kjøring er nettopp politiets kontroller. Men for at effekten av politiets ressursbruk og innsats med politikontroller skal gi det beste resultatet, er det en forutsetning at kontrollene er uforutsigbare både i tid og på sted. Varslingstjenester reduserer med andre ord effekten av politikontrollenes viktige betydning som tiltak for å redusere antallet drepte og hardt skadde i trafikken.

Politiet kan vise til konkrete eksempler på hvilke skadepotensialet varslingstjenester kan ha for trafikksikkerheten og politiets evne til å avdekke og forebygge fartslovbrudd og kjøring i påvirket tilstand, og som UP har omtalt i sitt høringsinnspill –

"I Midt-Norge valgte minibussjåfør, som fraktet skolebarn, en alternativ rute etter å ha blitt varslet om en kontroll. Han ble stanset av UP og påvist å være ruspåvirket av flere narkotiske stoffer."

"I Nord-Norge visste en UP-kontroll at flere sjåfører valgte å svinge av veien etter å ha mottatt varsel om kontroll, hvorav minst en ble avslørt som ruspåvirket."

UP påpeker videre at "liknende tilfeller har forekommet over hele landet. Varslingstjenestene gir ruspåvirkede sjåfører, farlige fartsovertredere og andre lovbreakere muligheten til å unngå politiets kontroller og fortsetter å utgjøre en alvorlig risiko for andre uskyldige trafikanter."

Politikontroller og varslingstjenester

Politiets ulike kontroller på vei har flere formål og dekker ulike behov i politiets samfunnsoppdrag. Felles for dem alle er behovet om at de må være uforutsigbare for at kontrollene skal virke etter hensikten.

Varslingstjenester av ulike typer og formål bidrar til å svekke effekten av virkemiddelet og redusere politiets evne til å løse lovpålagte oppgaver som bla å beskytte personer mot fare og skade og andre samfunnsinteresser.

Trafikkontroller er politiets aller viktigste virkemiddel for å avdekke og forebygge fartslovbrudd og ruspåvirket kjøring. Kontroll av rus vil alltid være en rutinemessig del av en hver kontroll, ikke minst er det viktig ved gjennomføring av fartskontroller.

Trafikantenes opplevde oppdagelsesrisiko handler om deres oppfatning av hvor stor sannsynlighet det er for å bli oppdaget når de begår brudd på vegtrafikklovgivningen. Varslingstjenester vil redusere eller ødelegge for denne effekten – med den konsekvens at risikovillige førere svinger unna kontrollene, men fortsatt vil være til fare for trafikanter som ferdes på veiene. Dette svekker politiets trafikksikkerhetsinnsats og trafikksikkerheten i stort.

Politiets kontroller langs vei kan selvsagt ha andre formål enn trafikk.

Det kan for eksempel være å se etter personer som er etterlyst eller kjøretøy som knyttes til alvorlig kriminalitet eller andre formål for å beskytte personer eller samfunnsinteresser eller avverge annen fare.

Det betyr at varslingstjenester også kan redusere politiets evne til å løse andre oppgaver enn trafikale utfordringer. Samfunnsoppdrag som kunne vært løst raskere gjennom effektiv kontrollinnsats.

Formålet til en politikontroll kan hverken tilbydere av varslingstjenester eller medlemmer som passerer og observerer kontrollpost klare å avdekke.

Varslingstjenester av politikontroller er ikke beskyttelsesverdige

POD støtter arbeidsgruppens lovforslag og er enig i deres vurderinger av at det ikke kan foreligge særskilte beskyttelsesverdige grunner til å tillate tjenester eller utstyr som kan varsle politikontroller.

Vi er også enige i at et forbud må være uavhengig av på hvilken måte varslingen formidles på - enten ved besittelse eller bruk av utstyr eller (nedlastede) applikasjoner. Selv om det i noen tilfeller vil kreve noe etterforskning for å bevise at kravet til uaktsomhet er oppfylt.

Vi er også enige i at forbudet foreslås begrenset til kommersielle tjenester og tilbydere, herunder at dette/disser anses å ha forretningsmessig karakter. Dette betyr bla at et eventuelt forbud ikke vil omfatte privatpersoner som eksempelvis varsler hverandre om trafikkontroller via sosiale medier el.

Varsling av dyr i veibanen, ras eller annen nyttig veg-informasjon, eller omstendigheter som for eksempel er egnet til å øke risiko for trafikkuhell, er gode tiltak, og rammes heller ikke av forslaget om varslingsforbud.

Forslaget

POD støtter lovforslaget til ny vegtrafikklov § 13a, slik det er beskrevet i 3.6.1. i rapporten til arbeidsgruppen. Dersom kun bruk, men ikke besittelse av apper eller andre tjenester skal være forbudt, vil det i så fall innskrenke nyttegraden av tiltaket i en for stor grad etter vår mening.

Dette ville i så fall bety at det ikke vil være forbudt å ha varslingstjenesten installert som applikasjon på mobiltelefonen tilgjengelig i motorvognen, så lenge den ikke kan sies å være i bruk. En slik formulering vil da forutsette/kreve at det er tatt visse aktive grep for å bruke tjenesten, noe som etter vårt syn vil kunne uthule forbudet og vanskeliggjøre håndhevingen.

Vi støtter videre forslaget om at det skal kunne ilegges et forenklet forelegg ved overtredelse av forbudet mot besittelse og bruk av utstyr og apper som kan varsle om trafikkontroller og at satsen settes til 10 200 kroner.

Straffesaker mot kommersielle tjenestetilbydere av varslingstjenester må anmeldes.

Økonomiske og administrative konsekvenser.

Lovforslaget er ment å hindre at varsling av trafikkontroller svekker kontrollenes preventive virkning, legger til rette for unndragelse av straff og svekker trafiksikkerheten.

Forslaget vil etter vår oppfatning bidra til økt etterlevelse av trafikkreglene og redusere antallet risikoførere på veiene, noe som igjen vil bidra til å redusere alvorlige trafikkulykker med drepte og hardt skadde. Dette vil medføre reduserte økonomiske samfunnskostnader samt personlige lidelser og tap gjennom færre trafikkulykker.

Tiltaket vil også bidra til at ressursuttaket politiet bruker på kontroll vil gi høyere effekt noe som kommer samfunnet og publikum til gode. Politiet må hele tiden foreta strenge prioriteringer for å løse mange samfunnsoppgaver og da er det særlig viktig at metodebruken politiet er gitt virker etter hensikten og at ressurser brukes effektivt.

Forbudet vil etter vår oppfatning gi en tilstrekkelig positiv regulerende effekt både for potensielle tilbydere og for førere flest som følger loven. Ulovlig virksomhet vil uansett være enkelt å avdekke da tilbydere vil være avhengig av markedsføring av produkter og tjenester som tilbys.

Med hilsen

Bjørn Eirik Vandvik
Avdelingsdirektør

Runar Karlsen
Fagdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur.

Kopi:

Utrykningspolitiet

Postboks 100

3291

Stavern



Politidirektoratet

Pb 2090 Vika
0125 OSLO

OSLO POLICE DISTRICT

Deres referanse:
25/51689-3

Vår referanse:
25/51327-3

Sted, Dato
Oslo, 08.03.2025

**Høring – forslag til skjerpede regler mot risikoadferd i trafikken –
forbud mot varsling av trafikkontroller**

Oslo politidistrikt (OPD) viser til høringsbrev av 28.02.2025 fra Samferdselsdepartementet med ref. 25/1061- med tilhørende høringsnotat samt skriv fra Politidirektoratet datert 05.03.2025 med ref. 25/51689-3.

Etter vårt sitt syn, er forslaget godt utredet. OPD støtter arbeidsgruppens ordinære forslag inntatt i høringsnotatet pkt. 3.6.1. Vi støtter også forslaget om at regelverket også skal ramme besittelse av applikasjoner.

OPD ser behov for at ordlyden "I motorvogn er det forbudt å bruke og besitte...." Vegtrafikklovens §13 første ledd, endres til " I eller på motorvogn....". Årsaken til at vi ser dette behovet er at vi har erfart at slikt utstyr også benyttes på motorsykkel. Sparkesykkel er som kjent liten elektrisk motorvogn. Overtredelse av V§22.1 er ikke uvanlig ved bruk av denne type motorvogn. OPD har derfor også intensivert sine kontroller opp i mot denne motorvogngruppen. Vi ser det derfor som viktig at det ikke skal være tvil om at regelverket rammer uavhengig av om det er på eller i motorvognen.

Varsling av trafikkontroller er ikke ett nytt fenomen. Ved innføring av dataanlegg i drosjer, tok det ikke lang tid før sentralene begynte å varsle politiets fartskontroller. Det ble da benyttet kodeord som "glatt vei" hvor kontrollen ble avholdt. Høringsforslaget tilsier at det fortsatt skal være tillatt å benytte utstyr som varsler farer. Slik vi leser høringsnotatet, vil alle typer kommersielle varslinger av kontroller være ulovlig uavhengig av ordlyden. Dersom vår forståelse er feil, bør denne problemstilling spesifiseres i forarbeidene.

Oslo politidistrikt

Felles enhet for operativ tjeneste
Post: Pb. 2093 Vika, 0125 Oslo
Besøk: Grønlandsleiret 44, 0190 Oslo

Tlf: 22 66 96 50
Faks:
E-post:

Org. nr.: 961398142
Giro: 7694.05.08319
www.politi.no

Med hilsen

Tomm Berger
Seksjonsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur

Saksbehandler:
Inge Frydenlund

Politidirektoratet
Postboks 2090 Vik
0125 OSLO

Deres referanse:
25/51689 - 3

Vår referanse:
25/53318 - 3

Sted, dato:
Stavern, 19.03.2025

Høring - forslag til skjerpede regler mot risikoadferd i trafikken - forbud mot varsling av trafikkontroller

Innledning

Utrykningspolitiet (UP) viser til oversendt høring fra Politidirektoratet (POD) datert 05.03.2025 (25/51689), med henvisning til høringsnotatet fra Samferdselsdepartementet vedrørende forslag til endringer i vegtrafikkloven om forbud mot varsling av politiets og Statens vegvesens kontroller.

Innledningsvis mener vi at arbeidsgruppen på en god måte har fått frem at dagens lovverk, vegtrafikkloven §13 a første ledd bokstav a) ikke ivaretar dagens utfordring med varsling eller forstyrning av politiets trafikkontroller. Ved utarbeidelse av forarbeidene til denne bestemmelsen (Ot.prp. nr. 40 (2000–2001)) var man åpenbart ikke kjent med eller forutså dagens teknologiske muligheter for å varsle politiets trafikkontroller. Det at politiet publiserer aksjonsuker med kontrolltemaer som et generelt forebyggende tiltak, er ikke det samme som kommersielle varslingstjenester med varsler om tid og sted for pågående trafikkontroller.

For å tilpasse dagens utfordring med varsling av politiets trafikkontroller, er det riktig med en lovendring tilpasset dages utfordringer. Vi kan ikke se at lovendringene er uforholdsmessig sett opp de samfunnsøkonomiske kostnadene ved alvorlige trafikkulykker¹, eller at de hindres av bl.a. EMK og Grunnloven eller EØS direktiver inkl. ehandelsdirektivet, som arbeidsgruppen på en god måte har behandlet i forslaget til ny §13 a i vegtrafikkloven.

UPs høringssvar vil i det følgende begrunne behovet for en lovendring i lys av politiets samfunnsoppdrag.

¹ Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025 side 29, 5. avsn.

Politiets samfunnsoppdrag

Til temaet vil vi først ta utgangspunkt i politiets samfunnsoppdrag forankret i politiloven § 1 annet ledd. Politiet skal gjennom forebyggende, håndhevende og hjelpende virksomhet være et ledd i samfunnets samlede innsats for å fremme og befeste borgernes rettssikkerhet, trygghet og alminnelige velferd for øvrig.

Politiets trafikkontroller er en av flere oppgaver som bl.a. gjennom håndhevelse av overtredelser av vegtrafikkloven nettopp skal ivareta trygghet og sikkerhet i trafikken og bidra til nullvisjonen². Det er politiet som primært har kontrollansvaret for farts- og ruskontroller. Varslingstjenester utfordrer vår kontrollvirksomhet, og vil dermed kunne bidra til flere farts- og rusovertrедelser med et økt antall trafikkulykker som konsekvens. Varslingstjenester utfordrer også politiets arbeid knyttet til annen kriminalitet og kan bidra til å svekke samfunnssikkerheten.

Uforutsigbarhet som trafikksikkerhetstiltak

UP stanser og ruskontrollerer om lag 600.000 sjåfører årlig, hvorav om lag 30.000 tungbilsjåfører. I tillegg gjennomfører politidistriktene samme type kontroller ved stans av kjøretøy. Politiets synlige og uforutsigbare kontrollvirksomhet er et viktig virkemiddel for å redusere alvorlige trafikkulykker. Det er nettopp usikkerheten om hvor kontrollene befinner seg på tid og sted, som bidrar til at førere generelt overholder fartsgrenser og avstår fra ruspåvirket kjøring.

Forskning fra Transportøkonomisk institutt (TØI)³ viser at sannsynligheten for kontroll er en avgjørende faktor for å få trafikantene til å overholde fartsgrenser og avstå fra ruspåvirket kjøring. Derfor blir politiets trafikkontroller fremhevet som det tiltaket som har størst positiv virkning på trafikksikkerheten. Når varslingstjenester gir sanntidsinformasjon om politikontroller, fjernes denne uforutsigbarheten, og dermed reduseres kontrollens forebyggende effekt.

Bruken av varslingssystemer, enten gjennom mobilapper eller installerte enheter i kjøretøy, undergraver denne uforutsigbarheten. Når sjåfører får informasjon om at "ingen kontroll" er til stede, vil erfaringsmessig en betydelig andel av dem velge å overskride fartsgrenser eller kjøre til tross for mulig ruspåvirkning. Dette er en alvorlig utfordring som svekker politiets mulighet til å bidra til reduksjon av trafikkulykker.

Varsling av kontroller bidrar til økt risiko i trafikken

I 2023 omkom 21 personer i trafikkulykker hvor fart var en medvirkende årsak, og 22 personer døde i ulykker hvor ruspåvirkning var involvert. Dette understreker behovet for effektive trafikkontroller som bidrar til å redusere risikoen for alvorlige trafikkulykker. UP prioriterer kontroller rettet mot fart, ruspåvirkning og uoppmerksomhet, da dette er de tre største risikofaktorene i trafikken.

UPs erfaring er at varsling av kontroller bidrar til at enkelte sjåfører velger alternative ruter for å unngå kontroll, eller bevisst overtrer fartsgrenser i områder hvor de har fått bekreftet at det ikke er kontroll.

Et par eksempler illustrerer problemet:

- I Midt-Norge valgte en minibussjåfør, som fraktet skolebarn, en alternativ rute etter å ha blitt varslet om en kontroll. Han ble stanset av UP og påvist å være ruspåvirket av flere narkotiske stoffer.

² Nasjonal transportplan 2025–2036

³ TØI rapport 2032/2024

- I Nord-Norge viste en UP-kontroll at flere sjåfører valgte å svinge av veien etter å ha mottatt varsel om kontroll, hvorav minst én ble avslørt som ruspåvirket.

Liknende tilfeller har forekommet over hele landet. Varslingstjenestene gir ruspåvirkede sjåfører, farlige fartsovertredere og andre lovbyggere muligheten til å unngå politiets kontroller og fortsette å utgjøre en alvorlig risiko for uskyldige trafikanter.

Varslingstjenestene gjør dermed kontrollarbeidet vesentlig mer krevende og reduserer politiets mulighet til å avdekke alvorlige lovbrudd.

Kriminelle og samfunnssikkerhet

Lovendringsforslaget har som formål å forebygge og hindre varsling av politiets og Statens vegvesens trafikkontroller, men forslaget vil også bidra til andre deler av politiets samfunnsoppdrag, bl.a. innen kriminalitetsbekjempelse.

Varslingstjenestene er ikke kun et problem for trafikk sikkerheten, men kan også utnyttes av kriminelle. Politiets synlige tilstedeværelse langs veiene handler ikke bare om trafikk sikkerhet, men også om kriminalitetsbekjempelse. I lys av politiets samfunnsoppdrag, mener vi at dette er et sentralt område selv om dette ikke er hovedformålet med forslaget til lovendring. Når varslingssystemer gjør det mulig å kartlegge politiets posisjon i sanntid, svekkes muligheten til å avdekke narkotikatransporter, smugling, transport av tyvgods og andre alvorlige lovbrudd.

I den nåværende sikkerhetspolitiske situasjonen er det ikke ønskelig at personer eller aktører bruker varslingstjenester for å unndra seg politiets trafikkontroller.

Samlet sett vil derfor et varslingssystem som primært selges for å varsle trafikkontroller (fart, rus og uoppmerksomhet), samtidig kunne varsle annen kriminell virksomhet og aktivitet som kan påvirke samfunnssikkerheten. Dette er det også tatt høyde for i høringsnotatet, jf. dets punkt 3.3.3, hvor det fremkommer at det foreslåtte forbudet ikke kun er begrenset til trafikkontroller, men omfavner alle kontroller som skjer langs vei.

UPs vurdering og anbefaling

UP mener at et forbud mot varsling av kontroller langs vei er et nødvendig og riktig grep for å sikre at politiet kan utføre sitt arbeid effektivt og bidra til økt trafikk sikkerhet og generell samfunnssikkerhet. Vi støtter derfor arbeidsgruppens forslag til endringer, jf. rapportens pkt. 3.6.1.

Vi understreker at et slikt forbud ikke vil forhindre varsling av viktige trafikkforhold som ulykker, glatte veier eller hindringer i trafikken. UP er positive til at informasjon om fotobokser og andre faste trafikkontroller er tilgjengelige, da disse er ment som preventive tiltak. Derimot er varsling av politiets manuelle trafikkontroller en alvorlig utfordring som må adresseres gjennom lovregulering.

Med hilsen

Roar Skjelbred Larsen
Kst. sjef Utrykningspolitiet

Dokumentet er elektronisk godkjent uten signatur.