



# NORGES HØYESTERETT

## D O M

avsagt 23. september 2024 av Høyesterett i avdeling med

dommer Hilde Indreberg  
dommer Aage Thor Falkanger  
dommer Henrik Bull  
dommer Are Stenvik  
dommer Christian Lund

**HR-2024-1687-A, (sak nr. 24-044338STR-HRET)**  
Anke over Borgarting lagmannsretts dom 15. januar 2024

A (advokat John Christian Elden)

mot

Påtalemyndigheten (statsadvokat Anders Mandal Funnemark)

## S T E M M E G I V N I N G

(1) Dommer **Bull:**

**Sakens spørsmål og bakgrunn**

- (2) Saken gjelder brudd på vegtrafikkloven i forbindelse med kappkjøring med bil og flukt fra politiet. Spørsmålet er om bilen skal inndras.
- (3) Politimesteren i Sør-Øst politidistrikt siktet 4. juli 2023 A for flere brudd på vegtrafikkloven. Post I i siktelsen gjelder overtredelse av § 31 første ledd, jf. § 3 om å ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom i trafikken. Grunnlaget for siktelsen lyder slik:

«Fredag 9. juni 2023 ca. kl. 23.30 i Lier kommune, var han som fører av BMW 300 personbil med kjennemerke SU 00000 ikke tilstrekkelig hensynsfull og aktpågivende, idet han deltok i en privatorganisert kappkjøring med en annen bil på E18 fra Tranby ved Liertoppen til avkjøringen til Kjellstad i Lier kommune. Under kappkjøringen kjørte han med en betydelig høyere hastighet enn fartsgrensen på stedet, som var 100 km/t, samtidig som han flere ganger byttet kjørefelt for å passere andre biler, både den han kappkjørte med og annen trafikk. Kappkjøringen endte på Circle K Kjellstad. Da han straks deretter oppdaget at en sivil politibil var på stedet, akselererte han og kjørte ut på E18 igjen for å unndra seg politikontroll. I den forbindelse foretok han en forbikjøring av en annen bil ved å kjøre delvis utenfor veibanen. Han fortsatte med betydelig hastighet på E18 til Sande i Holmestrand kommune, hvor han tok av fra E18 og kjørte inn i Hologata. Kjøringen endte etter at han kjørte gjennom et nettinggjerde med strømtråd i Hologata 14 og inn på et beite. Deretter stakk han og to passasjerer fra stedet til fots.»

- (4) I post II ble han siktet for overtredelse av vegtrafikkloven § 31, jf. § 10 første ledd om plikt til å stanse for kontroll når politiet krever det. Grunnlaget for dette er beskrevet slik i siktelsen:

«Til tid og på sted som nevnt i post I, da han ble oppmerksom på politiet på Circle K Kjellstad, stakk han umiddelbart fra stedet for å unndra seg politikontroll. Politibilen fulgte etter med blålys frem til kjøringen endte i Hologata 14. Han stakk deretter fra stedet til fots og gjemte [seg] i et skogholt inntil han ca. kl. 00.02 kom frem og meldte seg for en hundepatrulje som var kommet til stedet.»

- (5) Siktelsens post III gjelder overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 5, jf. skiltforskriften § 8 skilt nr. 362 «Fartsgrense», på følgende måte:

«Til tid og på sted som nevnt i post I, på en strekning på 9085 meter på E18 fra Circle K Kjellstad til avkjøringen i Kobbervikdalen i Drammen, kjørte han med en gjennomsnittshastighet på minst 211,86 km/t i 100-sone.»

- (6) Endelig ble han i post IV siktet for overtredelse av straffeloven § 351 første ledd om skadeverk ved å ha skadet et nettinggjerde slik som beskrevet i grunnlaget for post I.
- (7) A erklærte seg straffskyldig etter siktelsen, og i tilståelsesdom avsagt av Ringerike, Asker og Bærum tingrett 18. august 2023 ble han dømt til fengsel i 60 dager og fradømt

føreretten i 38 måneder. Han ble også dømt til å tåle inndragning av bilen som var brukt under kjøringen, en BMW 330XD.

- (8) A anket over inndragningen til Borgarting lagmannsrett, som i dom 15. januar 2024 forkastet anken. Lagmannsrettens dom er anket videre til Høyesterett. Anken gjelder saksbehandlingen og lovanvendelsen, subsidiært inndragningens størrelse.

### **Mitt syn på saken**

#### ***Generelt om inndragning etter straffeloven § 69***

- (9) Straffeloven § 69 lyder slik:

«Ting som

- a. er frembrakt ved,
- b. har vært gjenstand for, eller
- c. har vært brukt eller bestemt til bruk ved

en straffbar handling, kan inndras. I stedet for tingen kan hele eller deler av tingens verdi inndras. § 67 første ledd tredje punktum og fjerde ledd gjelder tilsvarende.

Som ting regnes også rettigheter, fordringer og elektronisk lagret informasjon.

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

- (10) Det er klart at inndragning av et motorkjøretøy som er benyttet til fartsoverskridelser, faller innenfor ordlyden i § 69. Lagmannsretten har anvendt første ledd bokstav c om ting som har vært brukt eller bestemt til bruk ved en straffbar handling. Dette er i overensstemmelse med Rt-1991-1016, som gjaldt fartsoverskridelse med motorsykkel. Høyesterett viste til straffeloven 1902 § 35 annet ledd, som tilsvarer § 69 første ledd bokstav c i någjeldende straffelov.
- (11) Temaet i saken er dermed den vurderingen som skal foretas etter § 69 tredje ledd.
- (12) I § 69 tredje ledd første punktum heter det at det «særlig [skal] legges vekt på» om inndragning «er påkrevd» av hensyn til en «effektiv håndheving av straffebudet», og om inndragning vil være forholdsmessig. I forarbeidene til bestemmelsen, Ot.prp. nr. 90 (2003–2004) side 463, heter det at «hensynet til en effektiv håndheving av straffebudet skal tillegges vekt ved vurderingen av om inndragning skal foretas og i hvilket omfang». Jeg forstår denne forarbeidsuttalelsen slik at det ikke tale om en fast og høy terskel for når inndragning er «påkrevd». Dette er også fremhevet i Rt-2005-897 avsnitt 24: Det er ikke et krav at inndragning gir sikkerhet mot at gjerningspersonen senere anvender tilsvarende gjenstander til lignende handlinger. Avgjørelsen beror på en helhetsvurdering hvor forskjellige momenter kan være relevante og ha ulik vekt fra sak til sak.
- (13) Om inndragning med hjemmel i § 69 første ledd bokstav c mer spesielt sies det følgende i Ot.prp. nr. 90 (2003–2004) side 464:

«Hensynet til en effektiv håndheving av straffebudet kan videre ha betydning for om inndragning av redskaper bør foretas. Er det nærliggende fare for at redskapet på ny vil bli benyttet til å begå en straffbar handling, bør inndragning normalt foretas. Men slik fare vil ikke alltid foreligge. Dreier det seg om en ting det ellers er lovlig å bruke, for eksempel en båt eller en bil, vil det vanligvis ikke være grunnlag for inndragning basert på prevensjonshensynet alene etter en enkelt overtredelse med mindre lovbruddet er særlig grovt og viser en alvorlig mangel på hensynsfullhet og respekt for regelverket. Et lovlig ervervet skytevåpen benyttet ved et situasjonsbetinget affektdrap, bør inndras, selv om prevensjonssynspunktet i et slikt tilfelle ikke veier tungt. Ved gjentatte overtredelser vil det lettere være grunnlag for inndragning.»

- (14) Denne uttalelsen gjelder særlig prevensjonshensynet forstått som den konkrete forebyggende virkningen som inndragning kan ha: Det er tale om «nærliggende fare» for at dette konkrete redskapet på ny vil bli benyttet til en straffbar handling. Det kan man «vanligvis» ikke anta hvis redskapet ellers er lovlig å benytte og det dreier seg om en enkelt overtredelse. Men vurderingen kan falle annerledes ut hvis lovbruddet er «særlig grovt og viser en alvorlig mangel på hensynsfullhet og respekt for regelverket». Da kreves ikke samme grad av individualpreventiv virkning.
- (15) Lovens formulering «effektiv håndheving av straffebudet» åpner også for å ta hensyn til den allmennpreventive virkningen i vurderingen av om inndragning skal skje. I flere høyesterettsavgjørelser har inndragning vært begrunnet med hensynet til allmennprevensjonen. I kjennelsen i Rt-1984-808, som gjaldt gjentatte tilfeller av promillekjøring, fremhevet Høyesterett at også allmennpreventive hensyn talte for inndragning av bilen. I dommen i Rt-2014-209, som gjaldt inndragning av en varebil benyttet til transport av tyvegods, pekte Høyesterett i avsnitt 15 på inndragning som et godt egnet virkemiddel for å bekjempe denne typen kriminalitet, også på grunn av den allmennpreventive virkningen som inndragningen ville ha. I HR-2018-556 avsnitt 27 til 30 er hensynet ikke bare til individualprevensjonen, men også til allmennprevensjonen fremhevet som relevant i inndragningsvurderingen. Allmennpreventive hensyn stod videre helt sentralt da Høyesterett i HR-2021-2249-A inndro en mobiltelefon som hadde vært benyttet til spredning av bilder som seksualiserte barn. Jeg viser særlig til avsnittene 22, 23 og 29.
- (16) Den uttalelsen i forarbeidene som jeg har sitert om inndragning for å forebygge at det konkrete redskapet kan bli benyttet til nye lovbrudd, er mindre treffende når inndragningen primært har et allmennpreventivt formål. Da er det snarere en «symbolsk-pedagogisk betydning» av inndragning som et «håndgripelig og psykologisk lettfattelig uttrykk for handlingens forkastelighet» som står i sentrum for vurderingen, slik Johs. Andenæs formulerer det i *Alminnelig strafferett*, 6. utgave, 2016 side 558. I denne forbindelse peker han også på inndragningens «fortrinn i allmennprevensjonens tjeneste fremfor bøtestraffen». Utgangspunktet for vurderingen blir da om inndragning vil ha en avskrekkende virkning på andre enn gjerningspersonen selv.

### ***Nærmere om forholdsmessighetsvurderingen og inndragning av biler***

- (17) Uttalelsen i forarbeidene om at det normalt ikke vil være grunnlag for inndragning etter ett enkelt lovbrudd når tingen som har vært benyttet, ellers er lovlig å bruke, har dels sin bakgrunn i at det da normalt er lett å anskaffe en ny ting av samme slag slik at

inndragningen ikke vil ha den tilsiktede forebyggende virkningen. Dreier det seg om svært dyre gjenstander, kan det stille seg annerledes. Da kommer imidlertid et annet hensyn inn, nemlig om inndragning vil virke urimelig hardt for gjerningspersonen. Dette er det sentrale mothensynet i den forholdsmessighetsvurderingen som straffeloven § 69 tredje ledd annet punktum gir anvisning på.

- (18) Dagens inndragningsregler er langt på vei en videreføring av inndragningsreglene før straffeloven 2005, jf. Ot.prp. nr. 90 (2003–2004) side 346–347. Forarbeidene til tidligere endringer av inndragningsreglene viser at man har vært nølende til å inndra biler. I Innst. O. nr. 96 (1987–1988) side 12 uttalte Justiskomiteen rett nok at «det oftere enn etter gjeldende praksis vil være riktig å benytte inndragning av bil» som reaksjon på promillekjøring. Tidligere var imidlertid inndragning knapt brukt i det hele tatt ved promillekjøring. Komiteen hadde «særlig i tankene den som gang på gang begår grove, farlige overtredelser i trafikken, og som derved utgjør en stadig livsfare for andre og seg selv». Dette gjenspeiler synspunktene i Straffelovkommisjonens delutredning I, NOU 1983: 57, side 229–230, Straffelovrådets utredning i NOU 1987: 11 om promillekjøring side 91–92 og Ot.prp. nr. 65 (1987–1988) side 38–39. Denne tilbakeholdenheten var særlig begrunnet med at inndragning av biler kunne ramme svært ulikt, avhengig av bilens verdi. Justiskomiteen pekte i denne forbindelse på at urimelige utslag blant annet kunne unngås ved i stedet å inndra hele eller deler av bilens verdi, eller ved å nedlegge bruksforbud etter vegtrafikkloven § 36 nr. 2 bokstav c.
- (19) Disse synspunktene er i stor grad fulgt opp i rettspraksis, ved at inndragning av kjøretøy ved brudd på veitrafikklovgivningen som regel bare har vært benyttet som reaksjon ved gjentatte tilfeller av promillekjøring. Jeg viser til Rt-1984-808, der bilens verdi ble inndratt fordi bilen allerede var avhendet, Rt-1987-1035 og Rt-1993-685. I Rt-1988-689 ble en påstand om inndragning av bilen ikke tatt til følge selv etter flere tidligere tilfeller av promillekjøring. Høyesterett viste til at det ikke var opplyst at den ulovlige kjøringen hadde ført til farlige situasjoner, at bilen hadde en betydelig verdi, og at inndragning ville ramme den sosialtrygdede domfelte svært hardt.
- (20) De tidligere forarbeidsuttalelsene er imidlertid ikke blitt forstått slik at de er til hinder for inndragning av kjøretøy etter ett enkelt tilfelle av grov overtredelse av trafikklovgivningen. I Rt-1991-1016, som dreide seg om råkjøring med motorsykel, hadde farten vært oppe i ca. 170 km/t i 60-sone, og det var foretatt en svært hasardiøs forbikjøring. Førstvoterende uttalte at så grov som denne fartsovertredelsen var, var det på sin plass å reagere med inndragning rettet mot det kjøretøyet som ble benyttet ved den straffbare handlingen. Påtalemyndigheten hadde bare påstått inndragning av en del av motorsykkelen verdi, 10 000 kroner, og denne påstanden ble tatt til følge. I Rt-1991-541 hadde en motorsyklist vært oppe i 200 km/t i 80-sone og foretatt en rekke farlige forbikjøringer. I den saken var føreren rett nok tidligere dømt for ett tilfelle av promillekjøring og noen tilfeller av kjøring uten førerkort, men slik jeg forstår dommen, er inndragningen begrunnet i den grove fartsovertredelsen. Herredsretten hadde begrenset inndragningen til en del av motorsykkelen verdi. Høyesterett utalte at inndragningsbeløpet på 10 000 kroner «åpenbart ikke [var] for høyt», og lot motorsykkelen hefte for inndragningsbeløpet fordi det var «mer hensiktsmessig at den økonomiske reaksjon rettes mot selve kjøretøyet».
- (21) Jeg peker i denne sammenheng også på en uttalelse i Ot.prp. nr. 90 (2003–2004) side 464, nemlig at et moment i forholdsmessighetsvurderingen vil være hvor nær den aktuelle tingen er tilknyttet den straffbare handlingen som danner grunnlag for inndragningen. Som

eksempel på en slik nær tilknytning nevnes en bil eller en båt «som har vært selve gjenstanden for villmannskjøring».

- (22) Om forholdsmessighetsvurderingen mer generelt heter det på samme side i proposisjonen at det må tas hensyn til at inndragning er en reaksjon på en straffbar handling. At tiltaket vil føles ubehagelig for den det er rettet mot, ligger i inndragningsinstituttets natur: «Derfor må det en del til før inndragning kan sies å være uforholdsmessig.»
- (23) Lagmannsretten har i saken her oppsummert rettstilstanden slik:
- «Ut fra de ovenfor nevnte forarbeidene bør adgangen til inndragning av bil benyttes med varsomhet, likevel slik at inndragning kan besluttes i graverende tilfeller. Lagmannsretten viser til at lovforarbeidene spesifikt peker på muligheten for nettopp inndragning av bil som er brukt til 'villmannskjøring'.»
- (24) Dette er etter min mening en dekkende beskrivelse av gjeldende rett.

### *Den konkrete vurderingen*

- (25) Jeg peker først på noen sentrale punkter i hendelsesforløpet slik lagmannsretten beskriver det: Domfelte deltok i en privatorganisert ulovlig kappkjøring på offentlig vei, der farten ifølge lagmannsrettens dom til tider var oppe i 180 km/t i 100-sone. Underveis passerte han flere biler og en buss, og han lå på et tidspunkt farlig nær en annen bil. Etter at selve kappkjøringen var avsluttet, forsøkte han å stikke fra en sivil politibil. I løpet av forfølgelsen ble gjennomsnittshastigheten hans over en strekning på mer enn ni kilometer målt til 211 km/t. Det betyr at farten på deler av strekningen må ha ligget godt over dette. Det var to passasjerer i bilen.
- (26) Slik jeg ser det, er denne saken vel så alvorlig som de to sakene i Rt-1991-541 og Rt-1991-1016. Domfeltes kjøring fant rett nok sted på en firefelts motorvei, men hastigheten var til dels enda høyere enn i de tidligere sakene.
- (27) Jeg legger også betydelig vekt på at første del av kjøringen var deltakelse i organisert ulovlig kappkjøring på offentlig vei. Det fremgår av et brev 30. juni 2023 fra Utrykningspolitiet til Politidirektoratet at denne type kjøring er et økende problem. Det heter videre at mange deltakere bryr seg lite om at de mister førerkortet for en periode. På denne bakgrunn tilsier sterke allmennpreventive hensyn inndragning av bilen i et tilfelle som dette. Det sender et klarere signal om hvor alvorlig samfunnet ser på denne type adferd, enn inndragning av hele eller deler av bilens verdi. Det gjelder selv om inndragning ikke innebærer noe formelt hinder mot å anskaffe en ny bil.
- (28) Domfelte er fradømt føreretten i 38 måneder. Jeg har ikke grunnlag for å anta annet enn at han vil respektere det. Når det er allmennpreventive hensyn som er bærende for vurderingen av om inndragning må ansees påkrevd av hensyn til en effektiv håndheving av straffebudet, får imidlertid det mindre betydning. Det samme gjelder muligheten til å forsøke andre virkemidler først, som bruksforbud etter vegtrafikkloven § 36 nr. 2 bokstav c, eller forebyggende inndragning etter straffeloven § 70.
- (29) Det skal likevel tas hensyn til den økonomiske belastningen som inndragning av bilen vil være for domfelte. Bilen hadde ifølge lagmannsretten en verdi på mellom 125 000 og

130 000 kroner på tidspunktet for lagmannsrettens dom. Den er delvis lånefinansiert, og lånet er sikret med salgspant som ikke vil falle bort som følge av en inndragning. Lagmannsretten har derfor lagt til grunn en reell økonomisk belastning for domfelte på et sted mellom 25 000 og 45 000 kroner. Ifølge lagmannsrettens dom er han arbeidssøkende og mottar ytelser fra NAV. Selv om den reelle økonomiske belastningen for domfelte dermed ikke vil tilsvare bilens verdi, vil den likevel være følbare for ham. Når de sterke hensyn som taler for inndragning, tas i betraktning, kan jeg likevel ikke se at denne saken egentlig utgjør et grensetilfelle for når den økonomiske belastningen blir så stor at inndragning av den grunn ikke bør finne sted eller bør reduseres til en lavere delvis verdiinndragning.

- (30) For øvrig gir ikke saken grunnlag for å trekke opp mer presise retningslinjer for når inndragning av bil bør brukes som reaksjon på villmannskjøring. En arbeidsgruppe oppnevnt av Samferdselsdepartementet utreder nå blant annet utvidet adgang til inndragning etter mønster av danske bestemmelser om inndragning av bil som reaksjon på «vanvidskørsel».
- (31) Inndragning som reaksjon på straffbare handlinger regnes etter Den europeiske menneskerettskonvensjons protokoll 1 artikkel 1 – EMK P1-1 – som et inngrep i eiendomsretten. Slike inngrep må ha hjemmel i lov – som inndragning i dette tilfellet har – og dessuten ha et legitimt formål og ikke være uforholdsmessige. Ved denne forholdsmessighetsvurderingen av inndragning har imidlertid statene en relativt vid skjønnsmargin. Jeg viser til Den europeiske menneskerettsdomstols dom 28. juni 2018 *G.I.E.M. med flere mot Italia* avsnitt 293. Bekjempelse av villmannskjøring med bil er åpenbart et legitimt formål, og jeg kan heller ikke se at inndragning i denne saken vil utfordre noen grenser etter EMK P1-1.
- (32) Ved illeggelse av flere strafferettslige reaksjoner skal den samlede reaksjonen stå i et rimelig forhold til lovbruddet, jf. straffeloven § 29 annet ledd. I tillegg påbyr straffeloven § 69 tredje ledd annet punktum at det ved forholdsmessighetsvurderingen skal legges vekt på andre reaksjoner som ilegges. I dette tilfellet er domfelte dømt til fengsel i 60 dager og fradømt førerretten for førerkortpliktig motorvogn for 38 måneder. Jeg kan ikke se at den samlede reaksjonen er for streng, eller at inndragning av bilen i dette perspektivet vil være uforholdsmessig.
- (33) Jeg er etter dette kommet til at det var riktig av lagmannsretten å beslutte inndragning av bilen.

### ***Saksbehandlingsanken***

- (34) Det er subsidiært anket over lagmannsrettens saksbehandling i form av mangelfulle domsgrunner. Med det syn på lovanvendelsen som jeg har lagt til grunn, kan jeg ikke se at det hefter mangler ved lagmannsrettens domsgrunner.

### ***Konklusjon***

- (35) Min konklusjon er at anken ikke fører frem, og jeg stemmer for slik

## D O M :

Anken forkastes.

- (36) Dommer **Lund:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (37) Dommer **Stenvik:** Likeså.
- (38) Dommer **Falkanger:** Likeså.
- (39) Dommer **Indreberg:** Likeså.
- (40) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

## D O M :

Anken forkastes.