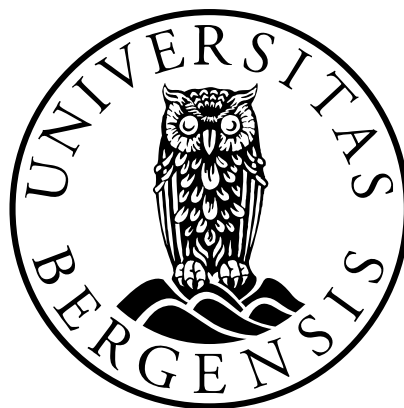


*Vedtakspraksis på sviktende juridisk grunnlag?*

«En legalitetsprøving av politiets vedtakspraksis av vilkåret «edruelig» ved tilbakekall av førerretten etter vegtrafikkloven § 34 femte ledd – med særlig fokus på cannabisbruk»

Kandidatnummer: 105

Antall ord: 14980



JUS399 Masteroppgave  
Det juridiske fakultet

UNIVERSITETET I BERGEN

11. desember 2017

# INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1. Innledning:</b> .....	<b>4</b>
1.1. Introduksjon av oppgavens tema og problemstilling: .....	4
1.2. Bakgrunn for problemstillingen .....	4
1.3. Problemstillingens aktualitet .....	6
1.4. Metode og rettskildebildet.....	7
1.5. Det videre opplegg og avgrensninger.....	8
<b>2. Premiss for å bruke vegtrafikkloven § 34 femte ledd: hvilken risiko utgjør brukere av cannabis for «trafikksikkerheten»?</b> .....	<b>9</b>
2.1. Påvisning og sporbarhet .....	10
2.2. Grenser og varighet for selve rusbildet i relasjon til trafikksikkerhet .....	12
<b>3. Det rettslige utgangspunktet: Edruelighetsvilkåret i vegtrafikkloven § 34 femte ledd – en utpreget skjønnsmessig vurdering.</b> .....	<b>15</b>
3.1. Høyesterettsdom Rt. 2015 s. 493 – trafikksikkerhet som selvstendig vilkår .....	16
3.2. Underrettspraksis og andre rettskildefaktorer .....	18
3.3. En liten oppsummering av rettstilstanden .....	18
<b>4. Har politiet tilstrekkelig lovhjemmel til å tilbakekalle førerretten til cannabisbrukere?</b> .....	<b>20</b>
4.1. Legalitetsprinsippet i forvaltningen – et inngrep må ha tilstrekkelig klar og presis hjemmel i lov.....	20
4.2. «Fjordlaks-formelen» – en ramme for å kartlegge legalitetsprinsippets styrke mot klarhetskravet i forvaltningen.....	23
4.2.1. Tilbakekall av førerretten i lys av momentene fra Fjordlaks-formelen: Hvilket område en befinner seg på, arten av inngrepet, hvordan det rammer og hvor tyngende det er ovenfor den som rammes. ....	24
4.2.2. Andre rettskildefaktorer .....	31
<b>5. Er så politiets vedtakspraksis av vegtrafikkloven § 34 femte ledd i samsvar med Grunnloven § 113?</b> .....	<b>33</b>

5.1. Sivilombudsmannens syn på saken .....	34
5.2. Noen saker fra underrettspraksis .....	39
5.3. Medias søkelys på problemstillingen .....	39
<b>6. Et rettspolitisk blikk «De lege ferenda» på politiets vedtakspraksis av vegtrafikkloven § 34 femte ledd. ....</b>	<b>42</b>
<b>7. Konklusjon.....</b>	<b>44</b>
<b>8. Kilderegister .....</b>	<b>48</b>

## **1. Innledning:**

### **1.1. Introduksjon av oppgavens tema og problemstilling:**

Politiet har i lengre tid benyttet vegtrafikkloven § 34 femte ledd, til å frata brukere av cannabis førerretten<sup>1 2</sup>. De siste årene har det i økende grad vært diskutert hvorvidt politiet bruker bestemmelsen som et ruspreventivt virkemiddel, og om de har tilstrekkelig lovhjemmel for sin vedtakspraksis. Politiet på den ene siden mener å ha tilstrekkelig lovhjemmel, mens enkelte juridiske fagmiljøer, på den andre siden, er kritiske til dette<sup>3</sup>. Bestemmelsen er en prevensjonsbestemmelse, som gir politiet hjemmel til å treffe vedtak om tilbakekall av førerretten når en fører ikke lenger kan anses som «edruelig» grunnet rusbruk, og «hvis» rusbruken medfører en fare for «trafikksikkerheten». Edrulighetsvilkåret finner en også i vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd, som et absolutt krav for ervervelse av førerretten. Vegtrafikkloven § 34 er hjemmelen for tilbakekall av denne rettigheten.

Problemstillingen oppgaven reiser er om politiets materielle hjemmelskompetanse etter vegtrafikkloven § 34 femte ledd, gir politiet tilstrekkelig lovhjemmel for tilbakekall av førerretten til cannabisbrukere. Oppgaven vil undersøke lovligheten av politiet og Politidirektoratets vedtakspraksis av edrulighetsvilkåret i cannabissaker etter vegtrafikkloven § 34 femte ledd.

Oppgavens hypotese er at politiet og Politidirektoratet har praktisert vegtrafikkloven 34 femte ledd på sviktende juridisk grunnlag.

### **1.2. Bakgrunn for problemstillingen**

Det bærende hensynet og selve formålet bak vegtrafikklovens bestemmelser er ivaretagelse av den alminnelige trafikksikkerheten langs norske veier<sup>4</sup>. Politiet har som en del av sitt samfunnsoppdrag mandat til å fatte vedtak om tilbakekall der det er nødvendig sett fra et trafikksikkerhetsperspektiv.

---

<sup>1</sup> [https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/4bMX9/Slapp-straff\\_-men-mister-lappen](https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/4bMX9/Slapp-straff_-men-mister-lappen)

<sup>2</sup> Lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven)

<sup>3</sup> <https://www.nrk.no/norge/meiner-politiet-misbrukar-makt-for-a-skremme-unge-fra-hasj-1.13598127>

<sup>4</sup> Vegtrafikkloven § 34 første og femte ledd henviser fra «trafikksikkerhet» videre til «grunnregler for trafikk» i § 3.

Vedtak om tilbakekall av førerkortet kommer ofte som konsekvens av overtredelse av legemiddeloven § 24<sup>5</sup>, straffbare narkotikaovertridelser etter straffelovens §§ 231 og 232<sup>6</sup>, eller innrømmelser av overtredelser av nevnte bestemmelser i avhør med politiet, ved opprulling av cannabisnettverk<sup>7</sup>. Tilbakekall er formelt et rettighetstap, og det er nærliggende at personen vedtaket retter seg mot vil kunne oppleve tilbakekallet som inngripende. Slike vedtak kan ha store personlige konsekvenser for de som får førerretten tilbakekalt.

Det er ubestridt at politiet kan inndra førerretten til personer som utgjør en reell trafikksikkerhetsfare, som er det bærende formål bak vegtrafikkloven § 34 femte ledd<sup>8</sup>. Det klare utgangspunkt etter norsk rett, som nå er grunnlovsfestet i Grunnloven § 113, er at myndighetene må ha tilstrekkelig klar og presis lovhjemmel for inngripende vedtak mot borgerne, noe oppgaven legger til grunn at et tilbakekall av førerretten vil være. Politiets vedtakspraksis av vegtrafikkloven § 34 femte ledd må være i samsvar med de krav legalitetsprinsippet stiller.<sup>9</sup> Om politiets vedtakspraksis ligger utenfor rekkevidden av vegtrafikkloven § 34 femte ledd, vil det hefte materielle feil ved lovanvendelsen og dermed vedtakene være ugyldig. Etter den ulovfestede myndighetsmisbrukslæren stilles det også krav om at lovens formål, sett i lys av den aktuelle hjemmelsbestemmelse, legger grunnlag for hvilke hensyn som lovlig kan tas. Hovedregelen er at forvaltningen ikke kan bruke sin hjemmelskompetanse til å fremme hensyn som faller utenfor loven<sup>10</sup>.

Dette åpner for en nærmere analyse av vegtrafikkloven § 34 femte ledd og politiets vedtakspraksis i lys av legalitetsprinsippet. Om politiet har anvendt vegtrafikkloven § 34 femte ledd på sviktende juridisk grunnlag, gir det grunn til bekymring for borgernes rettssikkerhet.

---

<sup>5</sup> Lov om legemidler av 1992 (legemiddeloven)

<sup>6</sup> Lov om Straff av 2005 (Straffeloven)

<sup>7</sup> [https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/4bMX9/Slapp-straff\\_-men-mister-lappen](https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/4bMX9/Slapp-straff_-men-mister-lappen)

<sup>8</sup> Engstrøm, *Vegtrafikkloven og trafikkreglene* – Kommentartutgave (5. utgave 2012) s. 470: «hensynet til trafikksikkerheten» er det grunnleggende hensyn bak tap av førerretten. Til grunn ligger ønsket om en mest mulig sikker avvikling av trafikken.

<sup>9</sup> Rt. 1995 s. 530, Fjordlaks-dommen.

<sup>10</sup> Rt. 1981 s. 745, Isene-dommen, se også Bernt, Jan Fridthjof, Rasmussen, Ørnulf; «Frihagens forvaltningsrett» bind I 2. utgave på s. 353.

### 1.3. Problemstillingens aktualitet

Det som skal undersøkes er om myndighetene praktiserer bestemmelsen i strid med legalitetsprinsippet. Om politiet praktiserer bestemmelsen på en annen måte enn lovgivers intensjon med bestemmelsen i sine vedtak, er også sentralt i oppgaven. En kan anta at politiet vil ha en hardere linje i sine vedtak for å ivareta sitt samfunnsoppdrag, mens forsvarere vil ha en mykere vedtakspraksis som gagnar deres klienter. Politiet og forsvarere representerer således to ytterpunkter i debatten. Likevel, til tross for ulike motiv, har alle rettsanvendere samme lovgiver, samt en felles plattform gjennom juridisk metode, for å tolke og forstå innholdet i gjeldende rett. Her spiller domstolene og Sivilombudsmannen en sentral rolle for å kartlegge hva som er riktig forståelse av lovbestemmelsen. Hendelsen beskrevet under illustrerer at politiets praksis kan få fatale utfall. Dette viser alvorligheten i et førerkortbeslag i ytterste konsekvens.

Den 21. august 2015 tok Kristoffer Røneid sitt eget liv<sup>11</sup>. Dette ble som hovedårsak i et avskjedsbrev begrunnet med tap av førerretten. I dette brevet skrev han at han ikke klarte å leve med at førerkortet ble tilbakekalt. Han oppfordret også politiet om å ikke frata førerkortet til de som bare hadde røyket cannabis noen få ganger. Røneid hadde røkt cannabis sporadisk med broren sin og var avhengig av førerrett for å kunne kjøre til og fra lærlingestedet sitt. Dette reiser et interessant spørsmål, som også er bakgrunnen for problemstillingen i oppgaven:

*Er mennesker som prøver cannabis sporadisk ikke- «edruelige», og utgjør de en trafikkfare?*

Manglende edruelighet og at hensynet til trafikksikkerheten tilsa tilbakekall må ha vært grunnlaget, og avgjørende for inndragelsen av førerretten til Røneid etter vegtrafikkloven § 34 femte ledd. Røneid var ærlig og innrømmet bruk av cannabis syv ganger gjennom en periode på ca. to måneder. Innrømmelsen er egnet til å vise hvilket bruksmønster som forelå, men sier lite om hvilken påvirkning dette hadde for edrueligheten og trafikksikkerhetshensynet. Et slikt skjebnesvangert utfall, og muligens følge av politiets praksis, tas til inntekt for at tilbakekall av førerretten går hardt inn på dem vedtaket rettes mot. Om politiet benytter

---

<sup>11</sup> [https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/oOAzj/--Kun-den-som-har-mistet-et-barn-selv\\_-kan-vite-hvor-hjerteskjarende-det-er-Hvor-fysisk-sorgen-kan-vare-Det-er-jakla-tungt-a-leve-med?spid\\_rel=2](https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/oOAzj/--Kun-den-som-har-mistet-et-barn-selv_-kan-vite-hvor-hjerteskjarende-det-er-Hvor-fysisk-sorgen-kan-vare-Det-er-jakla-tungt-a-leve-med?spid_rel=2)

bestemmelsen som et pønalt virkemiddel, altså med elementer av straff eller med et ruspreventivt bakteppe, er det et utenforliggende hensyn og i strid med lovbestemmelsens formål. Oppgavens aktualitet gjenspeiles i denne problematikken ettersom politiets vedtak kan få alvorlige konsekvenser for den vedtaket retter seg mot. Problemstillingen er dermed dagsaktuell og berører i praksis svært mange.

#### **1.4. Metode og rettskildebildet**

Oppgavens problemstilling vil i det følgende bli behandlet etter juridisk metode og gjeldende rettskildeprinsipper. Oppgaven bygges opp etter to tilnærminger:

Første del vil ha en rettsdogmatisk fremstilling (*de lege lata*) som utgangspunkt for fastleggelsen av gjeldende rett. En rettsdogmatisk fremstilling bygger på en systematisk beskrivelse av «gjeldende» rett slik den oppfattes av det juridiske fellesskap<sup>12</sup>. Dette danner grunnlaget for en juridisk analyse ut ifra de gjeldende rettskilder. Her vil følgelig ordet «edruelig» være sentralt i tillegg til forarbeider, rettspraksis, forvaltningspraksis og juridisk teori. Gjennomgangen av rettskildebildet vil bli kartlagt opp mot de tilgjengelige kildene som viser politiets vedtakspraksis og lovforståelse av vegtrafikkloven § 34 femte ledd.

Avslutningsvis vil oppgaven ha et rettspolitisk kapittel, her vil det analyseres hvordan en slik regel *burde være* (*de lege ferenda*).

En sentral del av oppgaven vil være legalitetsprinsippet nedfelt i Grunnloven § 113<sup>13</sup>, og klarhetskravet som stilles til inngripende forvaltningsvedtak. Fjordlaks-formelen<sup>14</sup> vil danne rammene for hvor sterkt klarhetskravet gjør seg gjeldende i lys av hvor inngripende tilbakekall av førerretten er etter vegtrafikkloven § 34 femte ledd. Deretter vurderes legalitetsprinsippet som tolkningsprinsipp og grunnlovfestet norm opp mot klarhetskravet for hvordan bestemmelsen skal fortolkes. Gjennom Den Europeiske Menneskerettskonvensjon (EMK) artikkel 6, kan også politiets praksis, med sin autonome tolkning av straffebegrepet, ha en side utover landegrensene.

---

<sup>12</sup> Bernt, Jan Fridthjof, Doublet, David R. *Juss, samfunn og rettsanvendelse*: En introduksjon til rettsvitenskapen s. 28.

<sup>13</sup> «Myndighetenes inngrep overfor den enkelte må ha grunnlag i lov», jfr. Kongelikt Norges Grunnlov av 1814, § 113.

<sup>14</sup> Rt.1995 s. 530.

Hva som videre ligger i forståelsen av vilkåret «edruelig» eller ikke- «edruelig» reguleres ikke av lovteksten, noe som gir et skjønnsmessig spillerom for rettsanvenderen. Forarbeidene fastlegger heller ikke innholdet i selve vilkåret<sup>15</sup>, og i senere lovendringer i 2003 ble vilkåret ikke ytterligere utbrodert<sup>16</sup>. Høyesterett har i en avgjørelse<sup>17</sup> behandlet spørsmål angående tilbakekall av førerretten på grunn av manglende edruelighet. Denne dommen, sammen med en del underrettspraksis<sup>18</sup>, utgjør et representativt utvalg av rettspraksis på området. En annen viktig og sentral kilde i tillegg til rettspraksis ved behandling av problemstillingen vil være sivilombudsmannens gjennomgang av politiets vedtakspraksis<sup>19</sup>. Videre vil juridisk teori<sup>20</sup> bidra til å kartlegge innholdet i vilkåret «edruelig», og hva som ligger i dette vage og skjønnsmessige ordet.

Oppsummert er det en del rettskilder vedrørende vilkåret «edruelig», men det er begrenset hva gjelder autoritative rettskilder utenom lovteksten, herunder lite opplysende forarbeider og kun en høyesterettsdom.

### **1.5. Det videre opplegg og avgrensninger**

Innledningsvis vil det redegjøres for oppgavens sentrale premiss; nemlig hvilken fare cannabisbrukere utgjør for trafikksikkerheten. Dette gjøres i kapittel 2. Deretter vurderes ordlyden grundig opp mot de rettskilder som foreligger.

Videre vurderes hvordan politiets vedtakspraksis forholder seg til legalitetsprinsippet nedfelt i Grl. § 113 som hjemmelskrav. Videre brukes legalitetsprinsippet som en tolkningsregel opp mot klarhetskravet i forvaltningen. Fjordlaks-formelen danner grunnlaget for å kartlegge klarhetskravet. Dette vil gi en indikasjon på hvilken styrke klarhetskravet krever av bestemmelsen, sett opp mot vedtakets inngripende og muligens pønale karakter.

---

<sup>15</sup> Ot.prp.nr.23 (1964-1965) om vegtrafikklov.

<sup>16</sup> Ot. Prp. Nr. 52 (2002-2003).

<sup>17</sup> Rt. 2015 s. 493.

<sup>18</sup> LB-2007-147041, LG-2010-17665, LH-2012-20901, LG-2011-131962, LH-2014-39253, LB-2015-110557, LH-2016-70592, TOSLO-2016-158958.

<sup>19</sup> Sivilombudsmannen Sak: 2014/2522 og sak: 2014/2332.

<sup>20</sup> Engstrøm, *Vegtrafikkloven og trafikkreglene* – Kommentartutgave (5. utgave 2012)



Oppgaven vil i noen grad se på EMK artikkel 6, og vurdere hvorvidt den norske praksisen har en side mot det internasjonale straffebegrepet «criminal charge». Det sentrale vurderingstemaet her er hvorvidt tilbakekall av førerretten etter vegtrafikkloven § 34 femte ledd er innenfor vilkåret «criminal charge», jf. EMK. art 6, noe som kan utløse en rekke rettssikkerhetsgarantier.

Oppgaven avgrenses mot lovlige rusmidler som alkohol og reseptbelagte medisiner, som også kan være en grunn til økt trafikkfare og manglende edruelighet. Bruken av alkohol og reseptbelagte medisiner stiller seg annerledes enn ulovlige rusmidler da disse ikke er egnet til en strafferettslig forfølgelse som konsekvens av både besittelse, oppbevaring og bruk. Politiet har likevel anledning til å tilbakekalle førerkortet til personer som ikke anses tilstrekkelig «edruelig» i medhold av vegtrafikkloven § 34 femte ledd ved for eksempel et problematisk alkoholforbruk, eller misbruk av reseptbelagte medisiner, når dette går ut over «trafikksikkerheten». Denne vurderingen vil imidlertid ikke være sentral i oppgaven, da hovedfokuset vil være tilfellene der innehaveren av førerretten har benyttet cannabisprodukter.

Før oppsummeringen vil det være et rettspolitisk kapittel hvor det drøftes hvordan vegtrafikkloven § 34 femte ledd fungerer med dagens vedtakspraksis, og hvordan en slik lovregel burde være.

## **2. Premiss for å bruke vegtrafikkloven § 34 femte ledd: hvilken risiko utgjør brukere av cannabis for «trafikksikkerheten»?**

I 2015 påviste folkehelseinstituttet det psykoaktive virkestoffet i cannabis, tetrahydrocannabinol (THC), i *blodprøver* hos bilførere i 41% av 5989 saker der det forelå mistanke om kjøring i ruspåvirket tilstand<sup>21</sup>. Statistikken viser at personer som er ruspåvirket av cannabisprodukter utgjør en betydelig del av de personene som blir tatt ved kjøring av motorvogn, i selve trafikkbildet. Etter alkohol er cannabis det hyppigst påviste rusmiddelet i trafikken. Med 135 personer drept og 656 hardt skadd i trafikken i 2016<sup>22</sup>, viser det at fokus

---

<sup>21</sup> Folkehelseinstituttet: Rusmiddelstatistikk Funn i blodprøver hos bilførere mistenkt for påvirket kjøring 2015, Område for rettsmedisinske fag, s. 6.

<sup>22</sup> <http://ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/135-drept-656-hardt-skadd>

på trafikksikkerhet er et viktig samfunnsoppdrag for politiet.

Ettersom «trafikksikkerheten» er et sentralt vilkår i vegtrafikkloven § 34 femte ledd, er det viktig å kartlegge hvilken effekt cannabis har på kroppen. Cannabis er en fellesbetegnelse for planten cannabis sativa og cannabis indica, som brukes i fremstilling av hasj og marihuana. Cannabis er det mest brukte illegale stoffet i Norge<sup>23</sup>. For en sjåfør med alkoholpromille vil risikoen for å bli drept i trafikken være 93 ganger høyere enn for edru sjåførere, og dødsrisikoen for sjåførere med THC i spyttet vil øke ca. 30 ganger<sup>24</sup>. Vi ser dermed en indikasjon på at førere med THC i spyttet har omtrent 2/3 lavere dødsrisiko enn alkoholpåvirkede førere. Dette taler for at cannabisrus øker risikoen for dødsulykker i betydelig grad, men atskillig mindre enn for førere med sammenlignbart alkoholinntak. Forskning stadfester at alkoholpåvirkede i trafikken utgjør en betydelig større ulykkesrisiko enn cannabisbrukere<sup>25</sup>.

I den akutte rusfasen vil uansett cannabisbrukere kunne utgjøre en reell fare for trafikksikkerheten, ettersom sløvhet og uoppmerksomhet er vanlige bivirkninger<sup>26</sup>. Den akutte rusfasen vil kunne vare i alt fra to til fire timer, alt etter hvilket cannabisprodukt som brukes og toleransegraden til brukeren<sup>27</sup>. For å spore cannabis i blodet, må undersøkelser skje relativt kort tid etter pågripelse. Konsentrasjonsmaksimum av THC i blodet vil være etter omtrent 10 minutter, og med fall innen en time.<sup>28</sup> Tallene over viser bilister tatt med relativt høye konsentrasjoner av THC i blodet, også ofte i kombinasjonsrus. Her kan politiet med hjemmel i vegtrafikklovens alminnelige straffebestemmelse i § 31 første ledd, jf. § 22 tilbakekalle førerretten.

## 2.1. Påvisning og sporbarhet

Påvisning fra urinprøver er den vanligste metoden ved rusmiddeltesting, og vil kunne

---

<sup>23</sup> Statens institutt for rusmiddelforskning (SIRUS). Rusmidler i Norge 2008. Oslo: SIRUS, 2009: 119-22.

<sup>24</sup> <http://fmr.no/index.php?id=4590318&cat=131527&printable=1>

<sup>25</sup> Martin J-L, Gadegebeku B, Wu D et al. Cannabis, alcohol and fatal road accidents. PLOS One 8. November 2017.

<sup>26</sup> Førere med blodverdier over den norske «promillegrensen» for cannabis har i snitt rundt 20-40% høyere kollisjonsrisiko, akutt påvirkede kan ha en dobling av risiko, mens promillekjørere (alkohol) i snitt har en risikoøkning på 700% eller mer, jf. Ole Røgeberg.

<sup>27</sup> <http://fmr.no/index.php?id=4590318&cat=131527&printable=1>

<sup>28</sup> Huestis MA, Henningsfield JE, Cone EJ. Blood cannabinoids. I. Absorption of THC and formation of 11-OH-THC and THCCOOH during and after smoking marijuhana. J. Anal Toxicol 1992; 16: 276-82.

kartlegge en persons bruksfrekvens, samt påvise THC-syre i kroppen. THC-syre er et restprodukt av THC, og er et ikke-psykoaktivt stoff som lagres i fettlagrene i kroppen. Det er kun blodprøver som er egnet til å kartlegge påvirkningsgrad av THC. En urinprøve viser kun at vedkommende samme dag eller for noen dager siden røykte cannabis.

Etter *enkeltstående* bruk av cannabis vil 80-90% av THC-syren være ute av kroppen innen fem dager og med stor sannsynlighet usporbart etter én uke<sup>29</sup>. THC-syre i urinen er dermed sporbart langt utover den akutte rusfasen, men utgjør ingen påvirkning hva gjelder skikketheten i trafikken.

Konsentrasjonen av THC-syre i urinen faller langsomt, sammenliknet med THC nivået i blodet<sup>30</sup>. Om person A røyker en «joint» klokken 19 fredag kveld, vil den såkalte akutte rusfasen være over etter mellom to og fire timer<sup>31</sup>, mens THC-syren vil fortsatt være påvisbart i urinen omtrent fem til syv dager etter, selv om ruseffekten forsvant for flere dager siden. Ved moderat eller kronisk bruk vil påvisningstiden for THC-syre være alt fra én til seks uker, og i ekstremtilfeller så lenge som inntil tre måneder<sup>32</sup>. En forutsetning for påvisningstiden over, er at den representerer THC-syre i urinen etter *avsluttet* cannabisbruk. Ved jevnlig bruk av cannabis vil THC-syre nærmest være påvisbart til enhver tid. Den som røyker sporadisk vil ha mindre sannsynlighet for at stoffet kan spores i en urinprøve. Den som røyker hyppigere vil derimot nesten alltid ha sporstoff lagret i fettvevet, noe som igjen vil gi utslag i en urinprøve. Med andre ord, THC-syren forblir i kroppen utover den akutte rusfasen. Det er interessant i relasjon til spørsmålet oppgaven reiser ettersom THC-syre er et restprodukt uten psykoaktiv virkning og dermed ikke svekker de motoriske ferdighetene. THC-syre vil ikke være egnet til økt trafikkfare. Politiet argumenterer imidlertid likevel med at THC-syre i urinprøver kan tas til inntekt for svekket evne til å ferdes i trafikken, da det indikerer cannabisbruk. Når politiet legger til grunn at røyking to til fire ganger i måneden er tilstrekkelig for å tilbakekalle førerkortet, kan det altså argumenteres for at det er feil lovanvendelse. Mer om dette i kapittel 5.

---

<sup>29</sup> Huestis MA. Pharmacokinetics and metabolism of the plant cannabinoids, delta9-tetrahydrocannabinol, cannabidiol and cannabidol. *Handb Exp. Pharmacol* 2005; nr. 168: 657-90.

<sup>30</sup> Westin AA, Slørdal L. Passiv røyking av cannabis – hva skal vi tro? *Tidsskrift for den norske legeforening* 2009; 129: 109-13.

<sup>31</sup> <http://fmr.no/index.php?id=4590318&cat=131527&printable=1>

<sup>32</sup> *Tidsskrift for Norsk Legeforening* nr. 6, 2011; 131 tabell 1, s. 579.

## 2.2. Grenser og varighet for selve rusbildet i relasjon til trafikksikkerhet

For å kunne anvende vegtrafikkloven § 34 femte ledd må bruken av cannabis representere en så stor fare for trafikksikkerheten, at politiet ser det nødvendig å preventivt tilbakekalle førerretten. Departementet har i forskrift satt faste grenser for påvirkning av andre berusende eller bedøvende middel enn alkohol<sup>33</sup>. Dette er en forskrift med graderte «promillegrenser» for ulovlige stoff sammenlignet med alkoholpromille. Forskriften er utgangspunktet for straffbarhetsvurderingen, og forarbeidene legger til grunn at «promillegrensen» ikke er en norm for vurderingen av trafikksikkerhet. Dette blant annet fordi endring av promillegrensen fra 0,5 til 0,2 var av allmennpreventive grunner, ikke økt risiko for ulykker<sup>34</sup>. Da lovgiver likevel har satt dette som øvre grense for påvirkning av et rusmiddel når en ferdes i trafikken, er forskriften noe av det politiet bruker som bevisgrunnlag for sine preventive vedtak. Bevistemaet for politiet må være at bruken representerer en risiko for at vedkommende vil kjøre i påvirket tilstand over straffbarhetsgrensen, og i tillegg utgjør en fare for trafikksikkerheten.

For cannabis vil 0,004 µM (mikromol) per liter blod etter forskriften tilsvare 0,2 i promille ved straffeutmåling. Dermed er «promillegrensen» 0,004 µM, noe som gjør at all påvirkning utover dette vil gjøre det straffbart å kjøre bil eller andre motoriserte kjøretøy. Cannabisbrukere har ifølge lovgiver en straffbar rus i trafikken nedad begrenset til 0,004 µM, et nivå som ved enkeltstående bruk er over etter noen timer, jf. følgende avsnitt.

Seniorforsker Ole Røgeberg ved Frisch senteret, og professor Jørg Mørland ved Folkehelseinstituttet, er begge enige om at en *normalt* etter noen timer vil ha et THC-nivå som er under lovens krav på 0,004 µM<sup>35</sup> ved røyking av cannabis<sup>36</sup>. Mørland har videre, sammen med Hallvard Gjerde skrevet en artikkel som legger til grunn at lovlig THC-konsentrasjon i blodet inntreffer 4 - 12 timer etter å ha røyket *en* vanlig brukerdose på 20-30

---

<sup>33</sup> Forskrift fastsatt av Samferdselsdepartementet 12. januar 2016 med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 22 sjette ledd.

<sup>34</sup> Innstilling i justiskomiteen om lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk og i enkelte andre lover, s. 4.

<sup>35</sup> LH-2016-70592

<sup>36</sup> LH-2016-70592

mg THC<sup>37</sup>. Oslo Universitetssykehus legger til grunn en veiledende grense på 6-12 timer<sup>38</sup>. Selv om den akutte rusen normalt sett vil være over etter noen timer, vil grensene og varigheten likevel være avhengig av flere variabler. Det finnes blant annet cannabisprodukter med forskjellig THC-innhold som vil kunne gi utslag i begge retninger, både med lavere og høyere THC nivå. Dette gjør at brukerne ikke nødvendigvis vet nøyaktig styrkegraden av produktet, og tiden før den akutte rusen er over.

Den psykoaktive ruseffekten gjenspeiler konsentrasjonen av THC i blodet. Når tiden går og konsentrasjonen av THC i blodet faller, vil ruseffekten dermed avta gradvis. En kan dermed trygt legge til grunn at en etter 12 timer har et konsentrasjonsnivå av THC i blodet godt under straffbarhetsgrensen for å kunne kjøre bil.

Virkestoffet THC kan akkumuleres i fettvevet ved særlig gjentatt bruk av cannabis før THC-nivået i blodet har halvert seg tilstrekkelig før nytt inntak. Akkumuleringseffekten er beskrevet i en artikkel av Jørg Mørland og Jørgen Bramnes at virkningene av cannabis dermed kan vare lengre enn tidligere antatt<sup>39</sup>. Akkumulering gir altså en residual av THC i blodet etter *intensiv* røyking av cannabis, noe som vil kunne påvirke hvor lang tid det tar før vedkommende er under «promillegrensen». Poenget å merke seg er at forskningen imidlertid baserer seg på kronisk bruk av cannabis. Akkumulasjonstiden for den individuelle beror dermed på forbruksmønsteret til vedkommende, sammen med toleransegrad og stoffets styrkenivå.

Akkumuleringseffekten fører til at jevnlige brukere kan ha et høyere THC-nivå i blodet en viss tid etter inntak, enn det en sporadisk bruker vil ha. Akkumulasjon av THC er et argument politiet bruker i stort omfang i sine vedtak, noe som gjenspeiles i rettspraksis. Hva som utgjør trafikkfarlig påvirkning av THC er også debattert. Advokat Dagfinn Hessen Paust argumenterer, i sitt tilsvarende svar til Bramnes og Mørlands artikkel, at trafikkfarlig påvirkning av THC er satt for lavt, og at grensen ikke er egnet til å vurdere trafikksikkerhet etter vegtrafikkloven<sup>40</sup>. Han påpeker også i samme artikkel at ekstrembrukere kan utvikle toleranse

---

<sup>37</sup> Gjerde, Hallvard og Mørland, Jørg: "Risk for involvement in road traffic crash during acute cannabis intoxication", *Addiction* 2016:111, s. 1492-1495.

<sup>38</sup> <https://oslo-universitetssykehus.no/fag-og-forskning/nasjonale-og-regionale-tjenester/rettsmedisinske-fag/alkohol-og-rusmidler/rusmidler-og-avhengighet/hvor-lenge-etter-inntak-er-stoffene-i-kroppen>

<sup>39</sup> <http://tidsskriftet.no/2017/10/kronikk/effekter-av-cannabis-varer-lenger-enn-antatt#ref10>

<sup>40</sup> <http://tidsskriftet.no/2017/12/kommentar/misvisende-om-cannabis-og-trafikkfare>

som vil kunne øke deres grenser for påvirkning, og at også denne gruppen får verdier av THC på trygge nivåer etter kort tid. Uansett, akkumulasjonen må overstige den nedre grensen for straffbarhet etter forskriftens grense på 0,004  $\mu\text{M}$ , og utgjøre en fare for trafikksikkerheten, for at politiet kan anvende akkumulering som et argument. Noe som er særlig tvilsomt ved sporadisk røyking av cannabis. I Dahl-saken<sup>41</sup>, som omhandlet en mann som benyttet cannabis ofte, la lagmannsretten hans forklaring til grunn om at han aldri røyket 15 timer før bilkjøring, noe som var tilstrekkelig for å være under «promillegrensen» etter rettens vurdering. Dahl vant saken og beholdt førerkortet.

Akkumuleringseffekten vil vanskeliggjøre utregningen av hvor lang tid det tar før vedkommende er under 0,004  $\mu\text{M}$ , for de som røyker cannabis hyppig og ikke sporadisk. Dette vanskeliggjør også jobben til politiet ettersom et hyppig forbruk vil kunne medføre en viss akkumulering av THC. Om akkumulering av THC virkelig utgjør en trafikksfare og eventuelt i hvor stor grad, er en pågående debatt<sup>42</sup>. En ser at selve påvirkningen av THC i blodet vil variere ut i fra subjektive forhold, og hvilken THC-styrke det benyttede cannabisproduktet inneholder. Dette tyder på at en cannabisbruker som røyker sporadisk og innimellom, normalt sett etter *noen timer* gitt den nasjonale «promillegrensen», i alle fall ikke har en straffbar rus etter 12 timer.

Hvordan kan da personen som røykte en «joint» hver fredag være en fare for trafikksikkerheten på mandag, og samtidig muligens ikke være i besittelse av en motorvogn og heller ikke være påvirket av THC? Det må foreligge en velbegrunnet risiko for at vedkommende vil benytte bil i tidsfasen like etter cannabisbruk for å utgjøre en straffbar påvirkning, forstått som å være over 0,004  $\mu\text{M}$ <sup>43</sup>. Dette er sentralt i vurderingen for at trafikksikkerhetshensynet kan gjøres gjeldende.

Overstående forhold gjør det legitimt å stille spørsmålstegn ved politiets vedtakspraksis. Det er lite sannsynlig at en har straffbart THC-nivå i blodet lenger enn 4-12 timer. Moderate cannabisbrukere utgjør dermed ingen større trafikkrisiko, enn for eksempel brukere av alkohol. Det er dermed behov for en kritisk tilnærming til politiets vedtakspraksis, da de

---

<sup>41</sup> LB-2015-110557

<sup>42</sup> <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/G73AV/Full-forvirring-om-cannabis-og-trafikksfare>

<sup>43</sup> Forskrift 20. januar 2012 nr. 85 om påvirkning av andre rusmidler enn alkohol vil dette tilsi 0,004 mikromol ( $\mu\text{M}$ ) per liter blod, som tilsvarer 1,3 ng/ml)

tilbakekaller førerkortet til personer uten tilstrekkelig forankring i vegtrafikkloven § 34 femte ledd. Mer om politiets vedtakspraksis i kapittel 5.

### **3. Det rettslige utgangspunktet: Edrulighetsvilkåret i vegtrafikkloven § 34 femte ledd – en utpreget skjønnsmessig vurdering.**

I den videre fremstilling skal vi se på vegtrafikkloven § 34 femte ledd og innholdet i bestemmelsen. Formålet med gjennomgangen er å kartlegge gjeldende rett, for senere å vurdere denne opp mot politiets vedtakspraksis.

Vegtrafikkloven § 34 femte ledd har følgende ordlyd:

«Dersom innehaveren av førerretten ikke er *edruelig* eller hans vandel for øvrig er slik at han ikke anses skikket til å føre motorvogn, kan politimesteren eller den han gir myndighet, tilbakekalle retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en bestemt tid eller inntil videre, *hvis* hensynet til *trafikksikkerheten* eller allmenne hensyn krever det».

Ordet «edruelig» er vagt og skjønnsmessig, og gir lite veiledning hva gjelder selve innholdet i vilkåret. En naturlig språklig forståelse av ikke- «edruelig» kan være en person som regelmessig er påvirket av hvilket som helst rusmiddel og fremstår tilnærmet avhengig. Videre kan ordlyden også tas til inntekt for at en persons livsutfoldelse samlet sett ikke fremstår som «edruelig». Bestemmelsen gir ingen informasjon eller veiledning vedrørende hva som konkret ligger i edrueighetsbegrepet. Det er derfor i stor grad opp til rettsanvenderen å etablere meningsinnholdet ut fra alminnelig metodelære.

Heller ikke forarbeidene til vegtrafikkloven, slik den opprinnelig ble vedtatt, gir holdepunkter for selve betydningen av vilkåret «edruelig», og innholdet ble heller ikke ytterligere utviklet ved lovendring i 2003<sup>44</sup>. Den gamle motorvognloven av 1926, i sin § 18, som var en tilsvarende bestemmelse, la til grunn at ved manglende edrueighet måtte denne gå ut over førerens skikkethet i trafikken. Forarbeidene til nåværende vegtrafikklov av 1965 legger til grunn at det ikke skulle være noen endring i rettstilstanden fra motorvognloven av

---

<sup>44</sup> Ot. Prp. Nr. 52 (2002-2003) s. 74.

1926<sup>45</sup>.

Den beskrivelsen av edruelighetsvilkåret som er mest brukt i tilnærmet all rettspraksis på området, er Engstrøms i *Vegtrafikkloven og trafikkreglene – kommentarutgave (5. utgave 2012) s. 511*:

«Edruelighet er heller ikke et begrep med klart avgrenset innhold. Uttrykket edruelighet omfatter både alkohol og/eller andre rusmidler så som narkotika. Det må være klart at det ikke kreves medisinsk definert alkoholisme. Spørsmålet er når et misbruk er såpass bastant at det medfører grunnlag for tilbakekall. Mye av svaret ligger i at den manglende edrueligheten må ha betydning for skikketheten som fører av motorvogn».

Det er dermed, ifølge Engstrøm, tale om et misbruk som er «bastant». Det er for øvrig nærliggende at misbruk etter Engstrøms utpensling av edruelighetsvilkåret tilsier rusmiddelmissbruk, da en «edruelig» person ikke vil ha problem med rus, som er allment tilgjengelig gjennom alkohol.

Definisjonen av rusmisbruk etter Store Norske Leksikon er en «tilbakevendende eller mer kontinuerlig bruk av rusmidler som medfører yrkesmessige, skolemessige, familiære, mellommenneskelige eller sosiale problemer, eller som fører til farlige situasjoner eller rusmiddelrelaterte lovbrudd»<sup>46</sup>. Når misbruket er så hyppig at det går ut over skikkethet som fører av motorvogn, kan en benytte vegtrafikkloven § 34 femte ledd i tråd med Engstrøms mye benyttede beskrivelse.

### **3.1. Høyesterettsdom Rt. 2015 s. 493 – trafiksikkerhet som selvstendig vilkår**

Det foreligger en dom fra Høyesterett, inntatt i Rt. 2015 side 493 som behandler edruelighetsvilkåret etter vegtrafikkloven § 34 femte ledd. Denne dommen slår i avsnitt 29 fast at:

---

<sup>45</sup> Ot.prp.nr.23 (1964-1965) om vegtrafikklov s. 34.

<sup>46</sup> <https://sml.snl.no/rusmisbruk>



«Tilbakekall av førerretten må også være påkrevet av hensyn til trafikksikkerheten.»

Det skal dermed gjøres en vurdering av trafikksikkerheten i tillegg til førerens edruelighet, som to kumulative vilkår for å tilbakekalle førerretten. Høyesterett stadfester i dommen at det ikke er tilstrekkelig kun å gjøre en konkret vurdering av edruelighetsvilkåret.

Trafikksikkerhetsvilkåret må også være oppfylt for å benytte bestemmelsen.

I dommen henviser også førstvoterende til Engstrøms beskrivelse av bestemmelsen som helhet, men legger også til at det etter rettens oppfatning må «(...) kreves at innehaveren misbruker rusmidler – alkohol, narkotika eller annet berusende eller bedøvende middel – i et omfang og med en regelmessighet som tilsier at han ikke er skikket til å føre motorvogn». Engstrøms krav om at et misbruk, som beskrevet over i kapittel. 3, må ses i relasjon til skikketheten som den sentrale del av edruelighetsvurderingen. Høyesterettspraksis legger til grunn et kvalifisert misbruk av et rusmiddel som utgangspunkt for edruelighetsvurderingen.

Videre, i samme dom i avsnitt 21, viser førstvoterende til rapporten «Kjøring under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol. Forslag til endringer i vegtrafikkloven. Rapport fra arbeidsgruppe mars 2009»<sup>47</sup>. Forslaget til endring av vegtrafikkloven ble ikke vedtatt og ble ledet av seniorrådgiver Grete Mathisrud på mandat fra Samferdselsdepartementet. Her heter det at «(...) bruken av rusmidler må være av et visst omfang og skje med en viss regelmessighet og hyppighet. I tillegg må det kunne legges til grunn at denne bruken har betydning for skikketheten som motorvognfører. Det skal altså mer til enn bare den sporadiske bruk»<sup>48</sup>.

Førstvoterende siterer i avsnitt 22 også fra rapporten at edruelighetsvilkåret «(...) søker å ivareta hensynet til trafikksikkerheten, samtidig som at en kontrollert bruk av rusmiddel ikke i seg selv får konsekvenser for førerretten». Rapporten viser således til at tilbakekall av førerretten er en inngripende reaksjon og at «(...) det er verken rimelig eller nødvendig at enhver bruk av rusmidler skal medføre tilbakekall av førerrett. Ei heller bør eksempelvis en enkeltstående innbringelse for beruselse medføre tilbakekall av førerrett».

---

<sup>47</sup>[https://www.regjeringen.no/contentassets/b82972ae0980475a87a8fa9c7766377d/ny\\_vegtrafikklov\\_190309.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/b82972ae0980475a87a8fa9c7766377d/ny_vegtrafikklov_190309.pdf)

<sup>48</sup> «Kjøring under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol. Forslag til endringer i vegtrafikkloven. Rapport fra arbeidsgruppe mars 2009», s. 21.

Det som kan utledes fra Rt. 2015 s. 493 er at trafikksikkerhetshensynet er et selvstendig vilkår i vegtrafikkloven § 34 femte ledd. Høyesterett legger også til grunn at bruken av rusmiddelet må representere et misbruk som går utover det sporadiske med en regelmessighet og hyppighet. Misbruket må videre utgjøre en risiko for trafikksikkerheten.

Videre vil oppgaven ta et steg ned til underrettspraksis, som gir ytterligere veiledning for hvordan vegtrafikkloven § 34 femte ledd skal forstås.

### **3.2. Underrettspraksis og andre rettskildefaktorer**

Det finnes syv dommer fra lagmannsrettene vedrørende vegtrafikkloven § 34 femte ledd. Underrettspraksisen gir, tross lavere rettskildemessig vekt, veiledning om innholdet og forståelsen av edruelighetsvilkåret. Det fremgår av blant annet LG-2010-17665 og LG-2011-131962 at for å nå opp til terskelen for ikke- «edruelig» etter vegtrafikkloven, kreves det bruk av rusmidler med en viss «regelmessighet og hyppighet». Videre må rusbruken gå ut over det sporadiske og må karakteriseres som misbruk med betydning for vedkommendes skikkethet, ut ifra en konkret, bred og helhetlig vurdering<sup>49</sup>. Det vil være relevant om bruken av rusmidler skjer i kontrollerte former, når innehaveren av førerretten ikke kjører bil. Motsatt vil ukontrollert bruk og atferd som medfører risiko for trafikksikkerheten være momenter som taler for at vedkommende burde fratras førerretten<sup>50</sup>.

Politidirektoratets Håndhevingsinstruks fra 2007 i førerkortsaker beskriver på edruelighetskravet etter § 24 fjerde ledd<sup>51</sup> som at manglende edruelighet ofte vil komme til uttrykk ved innsettelse i drukkenskapsarresten iht. politiloven § 9. Det fremgår også av instruksene i kapittel 3.2.1, på side 22, at en enkelt bot for beruselse i alminnelighet ikke bør medføre tap av førerrett. Bøtelegges derimot vedkommende to eller flere ganger i løpet av et år, åpner det for nærmere undersøkelse av edrueligheten.

### **3.3. En liten oppsummering av rettsstilstanden**

---

<sup>49</sup> LG-2007-147041, LH-2012-20901, LB-2015-110557

<sup>50</sup> LB-2015-110557

<sup>51</sup> RPOD-2007-1, side 19 i kapittel 3.1.6.

Oppsummert består edruelighetsvilkåret av en konkret vurdering av det gitte kasus sitt forbruksmønster av rusmidlet. En avgjørende faktor er om rusforbruket går utover kontrollerte former og over i et bastant misbruk, med en regelmessighet som påvirker evnen til å føre motorvogn. Det må altså mer til enn sporadisk bruk. Videre vil, som Engstrøm påpeker, et svar på om hvorvidt noen er innenfor eller utenfor edruelighetsvilkåret, kunne baseres på hvilken betydning forbruksmønsteret har for skikketheten som fører av motorvogn. Denne fremstillingen støttes av Sivilombudsmannen i en uttalelse fra sak 2914/2522<sup>52</sup>. Videre fastslår Engstrøm at inndragning av førerkort først og fremst er aktuelt ved kronisk misbruk, noe som hever terskelen ytterligere for anvendelse.

Bakgrunnen for den konkrete vurderingen er å undersøke hvorvidt vedkommende person sitt forbruksmønster utgjør en reell fare for trafikksikkerheten<sup>53</sup>. Manglende edruelighet medfører ikke automatisk en fare for trafikksikkerheten, kun når det er en risiko for påvirket ferdsel i trafikken i strid med vegtrafikkloven § 22. Det må foretas en konkret vurdering av hensynet til «trafikksikkerhet» ved tilbakekall grunnet manglende edruelighet, jf. vegtrafikklovens utforming og bestemmelsens ordlyd.

Rettstilstanden kan dermed forklares med dette eksempelet: En student som røyker mye cannabis hver dag, innehar førerrett, men ikke har tilgang til motorisert kjøretøy, utgjør ingen økt fare for trafikksikkerheten etter vegtrafikkloven. Et slikt tilfelle er utenfor lovens anvendelsesområde. Dermed er vedkommende muligens ikke- «edruelig» i lovens forstand. Men når det ikke kan bevises en økt risiko for trafikksikkerheten, kan ikke vegtrafikkloven § 34 femte ledd benyttes. Om vedkommende hadde kjørt bil ofte og har et omfattende bruk av cannabis, kan det vært egnet til å undersøke edrueligheten og trafikksikkerhetsrisikoen. En kunne likevel ikke brukt bestemmelsen for å preventivt inndra førerretten, uten at det ble foretatt en *konkret undersøkelse* av både edrueligheten og hvordan denne påvirker risikoen for trafikksikkerhet, som kumulative vilkår.

Slik bestemmelsen er bygd opp har politiet en skjønnsmessig adgang til å tilbakekalle

---

<sup>52</sup> «Tilbakekall av førerrett på grunn av manglende edruelighet», SIVOMB. (2014/2522)

<sup>53</sup> Engstrøm, Vegtrafikkloven og trafikkreglene med kommentarer 5. utgave s. 470: «hensynet til trafikksikkerheten» er det grunnleggende hensyn bak tap av førerretten. Til grunn ligger ønsket om en mest mulig sikker avvikling av trafikken.

førerretten om vedkommende ikke er «edruelig» til å føre motorvogn, og hvis «hensynet til trafikksikkerheten (...) krever det». Dette som prevensjon mot potensiell trafikkfarlige førere og med sannsynlighetsovervekt som beviskrav<sup>54</sup>. Vegtrafikkloven § 34 femte ledd er dermed en vurdering av edruelighetsvilkåret opp mot trafikksikkerhetshensynet som kumulative vilkår. Slik loven er formulert kan en være ikke- «edruelig» og samtidig inneha førerretten, så lenge forbruksmønsteret ikke utgjør en reell fare for at vedkommende kjører i påvirket tilstand. I Dahl-saken<sup>55</sup> ble Dahl ansett som ikke- «edruelig» av retten, men det forelå ingen konkrete holdepunkter for at rusbruken utgjorde en risiko for trafikksikkerheten. Politiets vedtak ble opphevet og kjent ugyldig.

I de følgende kapittel foretas en vurdering av vegtrafikkloven § 34 femte ledd og politiets vedtakspraksis av edruelighetsvilkåret. Dette i lys av kravet til lovhjemmel slik dette nå er uttrykt i Grunnloven § 113.

#### **4. Har politiet tilstrekkelig lovhjemmel til å tilbakekalle førerretten til cannabisbrukere?**

Inngripende forvaltningsvedtak ovenfor borgerne må ha hjemmel i lov<sup>56</sup>. Politiet har hjemmel i «formell lov» til å vedta tilbakekall av førerretten, blant annet vegtrafikkloven § 34 femte ledd i henhold til Grunnloven § 76 flg. Spørsmålet er imidlertid hvor langt den materielle hjemmelskompetansen rekker. Domstolene kan fullt ut prøve politiets lovanvendelse av vegtrafikkloven § 34 femte ledd. Det følger av konstitusjonell sedvanerett at domstolene har kompetanse til å overprøve og underkjenne forvaltningsvedtak<sup>57</sup>. Handler politiet utenfor lovens anvendelsesområde, herunder om kravet til tilstrekkelig lovhjemmel ikke er oppfylt, vil dette være et betydelig rettssikkerhetsmessig problem for borgerne. Denne problemstillingen inviterer til en vurdering av lovligheten til politiets konkrete vedtakspraksis.

##### **4.1. Legalitetsprinsippet i forvaltningen – et inngrep må ha tilstrekkelig klar og presis hjemmel i lov.**

---

<sup>54</sup> Beviskravet som er lagt til grunn er sannsynlighetsovervekt, jf. LH.2012-20901 og LH-2014-39253.

<sup>55</sup> LB-2015-110557

<sup>56</sup> Bernt, Jan Fridthjof, Rasmussen, Ørnulf; «Frihagens forvaltningsrett» bind I 2. utgave på s. 81.

<sup>57</sup> Bernt, Jan Fridthjof, Rasmussen, Ørnulf; «Frihagens forvaltningsrett» bind I 2. utgave på s. 352.

Det følger av legalitetsprinsippet i Grunnlovens § 113 at «myndighetenes inngrep overfor den enkelte må ha grunnlag i lov». Legalitetsprinsippet ble grunnlovsfestet i 2014<sup>58</sup>. Før grunnlovsfestingen var legalitetsprinsippet sikker konstitusjonell sedvanerett.

Grunnloven § 113 var ny ved grunnlovsreformen i 2014 ved utvidelse av Grunnlovens menneskerettighetskapittel. *Lønning-utvalget*, som utredet den nye grunnloven, tok ikke sikte på en endring av rettsstilstanden av det som fra før fulgte av konstitusjonell sedvanerett<sup>59</sup>. Formålet med grunnlovsfestingen av legalitetsprinsippet var å «synliggjøre prinsippet, og samtidig vise at det fungerer som en reell skranke for makthavernes myndighetsutøvelse»<sup>60</sup>.

Hvordan styrken av legalitetsprinsippet på forvaltningsrettens område skal forstås, ble etter Fjordlaks-dommen formulert slik: «kravet til lovhjemmel må nyanseres blant annet ut fra hvilket område en befinner seg på, arten av inngrepet, hvordan det rammer og hvor tyngende det er overfor den som rammes. Også andre rettskildefaktorer enn loven selv må etter omstendighetene trekkes inn.»<sup>61</sup>. Det må altså foreligge et inngrep som påvirker borgerens rettsstilling på det forvaltningsområdet vedtaket fattes. Det er også i juridisk teori lagt til grunn at jo mer inngripende et forvaltningsvedtak er ovenfor borgeren, jo strengere er hjemmelskravet, som i en proporsjonal glideskala<sup>62</sup>. Her har legalitetsprinsippet en rolle som tolkningsprinsipp<sup>63</sup> for å kartlegge lovens rekkevidde.

Av nyere rettspraksis i HR-2016-2017-A legges det til grunn at normen i legalitetsprinsippet, nedfelt i Grl. § 113, skal forstås som at ordlyden er det sentrale ved tolkningen. Videre at «tolkningstilvil må løses ut ifra hva som er best i samsvar med en avveining av samtlige rettskildefaktorer, og som sikrer tilstrekkelig klarhet og forutsigbarhet for borgerne». Det gjelder også videre kvalitative krav for legalitetsprinsippet: «loven må være tilgjengelig og

---

<sup>58</sup> Tilføyd ved grunnlovsvedtak 13 mai 2014 kunngjort ved res. 14 mai 2014 nr. 628, endret ved vedtak 27 mai 2014 kunngjort ved res. 20 juni 2014 nr. 778.

<sup>59</sup> Dok.nr.16 (2011-2012) s.20.

<sup>60</sup> Innst. 186 S (2013-2014) s.31.

<sup>61</sup> Rt.1995 s. 530 på side 538.

<sup>62</sup> Bernt, Jan Fridthjof: Legalitetsprinsippet og andre hjemmelsspørsmål i den offentlige rett – noen prinsipielle betraktninger: i *Lov og Frihet*, Oslo 1982 s. 509-526.

<sup>63</sup> Graver, Hans Petter: *Alminnelig forvaltningsrett 3. utgave*, 2007 s. 76 flg.

så presis som forholdene tillater»<sup>64</sup>. Hensynet til borgerne står dermed sterkt ved kartlegging av hjemmelskravet av hensyn til forutberegnelighet.

Utgangspunktet for tolkningen er lovens ordlyd. Ved lovtolkning kan ikke tolkningsresultatet representere et større avvik enn det ordlyden åpner opp for. I strafferetten skal legalitetsprinsippet tolkes strengt, og en skal være særlig varsom med å distansere seg fra ordlyden, jf. Grunnlovens § 96<sup>65</sup>. På forvaltningsrettens område er legalitetsprinsippet ikke fullt så strengt, men av hensyn til forutberegnelighet taler gode grunner for at avstanden mellom ordlyd og tolkningsresultat i rettsanvendelsesprosessen, ikke bør være for stor. En må være varsom med å utvide anvendelsesområdet til lovbestemmelsen ved inngripende vedtak som påvirker rettsstillingen til borgerne<sup>66</sup>. Selv om straffehjemmelen etter vegtrafikkloven er § 31, vil et tilbakekall av førerretten etter § 34 femte ledd, også representere et inngrep i borgerens rettssfære.

Legalitetsprinsippet har også en viktig side mot myndighetsmisbruk. Forvaltningen er lovbundet av samme regelsett og rettskildeprinsipp som borgerne ellers. Legalitetsprinsippet skal verne mot vilkårlig maktmisbruk og usaklig forskjellsbehandling. Grunnloven § 98 første ledd stadfester at «alle er like for loven». Grunnlovens §§ 98 og 113 gir legalitetsprinsippet en sentral rolle til å føre kontroll med forvaltningens praktisering av lovverket. En kan dermed si at legalitetsprinsippet er todelt; For det første gir legalitetsprinsippet forvaltningen rammer de må holde seg innenfor, ettersom domstolene kan overprøve lovanvendelsen. For det andre, som et resultat av adgang til overprøving, vil legalitetsprinsippet være en sikkerhetsventil imot ugyldige vedtak, og mot maktmisbruk for den forvaltningsvedtaket retter seg mot.

Rettighetstapet som politiets vedtak om inndragning av førerrett representerer, er hjemlet i vegtrafikkloven § 34 femte ledd. Spørsmålet er imidlertid om politiet har tilstrekkelig lovhjemmel til å tilbakekalle førerretten til borgere som bruker cannabis utenfor trafikken, og utover akutte rusfasen. Ordlyden av ikke- «edruelig» vil etter normal forståelse tilsi at bruken av rusmiddelet, i dette tilfellet cannabis, er et problem i livet og påvirker hverdagen merkbart. En slik ordlyd inviterer til en høy terskel. De fleste drikker alkohol innimellom og ofte ukentlig, uten at det går ut over eller reiser spørsmål om edrueligheten. Ved for eksempel

---

<sup>64</sup> HR. 2016-2017-A viser til Rt-2014-1281 avsnitt 48 og Rt-2014-1105 avsnitt 30.

<sup>65</sup> Grunnloven § 96: «Ingen kan dømmes uten etter lov eller straffes uten etter dom».

<sup>66</sup> Eckhoff, Torstein, Smith, Eivind, *Forvaltningsrett*, 9. utgave s. 391.

inntak av alkohol tilsvarende 1,5 i promille, vil det ved en forbrenning på 0,12 og 0,18 promille i timen, ta omtrent 10–12 timer før alkoholens rusvirkning er ute av kroppen<sup>67</sup>. Bestemmelsen åpner ikke for forskjellsbehandling av rusmidler. Det er et tankekors at cannabisbrukere likevel risikerer å bli fratatt retten til å føre motorvogn, mens det samme ikke vil være gjeldende for alkoholbrukere.

Vurderingen av om politiet har tilstrekkelig hjemmel beror på en vurdering av om hjemmelsgrunnlaget tilfredsstiller klarhetskravet i det bestemte tilfelle. Ordlyden av «edruelig» sin presisjon og klarhet blir vurdert opp mot inngrepets alvorlighetsgrad, som i oppgaves problemstilling er å bli fratatt førerretten som følge av cannabisrøyking. Klarhetskravet gir legalitetsprinsippet en sentral funksjon som tolkningsregel og vil bidra til å kartlegge rekkevidden av vegtrafikklovens § 34 femte ledd anvendelsesområde.

#### **4.2. «Fjordlaks-formelen» – en ramme for å kartlegge legalitetsprinsippet styrke mot klarhetskravet i forvaltningen.**

For å kartlegge den styrken som kreves av lovhjemmelen i et forvaltningsvedtak, har det i rettspraksis blitt utviklet en veiledende formel kalt Fjordlaks-formelen<sup>68</sup>. Denne «formelen» har opphav fra en sak vedrørende Fiskeoppdretternes Salgslag, som hadde en avgift de påheftet medlemmene sine for å kunne finansiere innkjøp og frysing av laks. Dette for å regulere laksemarkedet og holde prisen nede. Selv om Fjordlaks-formelen anvendes for å kartlegge legalitetsprinsippet styrke, er dommen relativt gammel og bygger på et nokså særegent faktum. Hva som konkret ligger i de ulike momentene er uklart. Den vanlige forståelsen av momentene, lagt til grunn i teori og rettspraksis, er at de gir gode knagger for å kartlegge klarhetskravet opp mot hjemmelskravet ved et forvaltningsvedtak. Fjordlaks-formelen er «blitt en standard som Høyesterett viser til når den skal ta stilling til om hjemmelskravet er oppfylt»<sup>69</sup>.

Førstvoterende la til grunn at «kravet til lovhjemmel må nyanseres blant annet ut fra hvilket område en befinner seg på, *arten av inngrepet, hvordan det rammer og hvor tyngende det er*

---

<sup>67</sup> <https://www.fhi.no/ml/alkohol/alkohol-fakta/>

<sup>68</sup> Rt. 1995 s. 530

<sup>69</sup> Graver, Hans Petter; «Fjordlaksformelen og forvaltningens vurderingsfrihet», Lov og Rett 2007.

ovenfor den som rammes». Fjordlaks-formelen inviterer således til fire vurderingsmoment av lovhjemmelens klarhet, opp mot hvor inngripende vedtaket er. Også andre rettskildefaktorer må etter omstendighetene kunne trekkes inn, herunder er lovens formål sentralt.

Klarhetskravets styrke er proporsjonalt i forhold til hvor inngripende vedtaket er, jo større inngripen vedtaket representerer for borgeren, desto mindre er adgangen til å distansere seg fra ordlyden. Fjordlaks-formelen bidrar til å kartlegge hvor inngripende et forvaltningsvedtak er, og sier således noe om klarhetskravet som kreves ved anvendelse av bestemmelsen.

Fjordlaks-formelen skal likevel ikke legges reservasjonsløst til grunn, men derimot som momenter for å kartlegge hjemmelskravet og om dette er oppfylt. De momenter som Fjordlaks-formelen inneholder, gir nyttige redskaper for en dyptgående analyse av det enkelte tilfellet<sup>70</sup> og benyttes i det følgende som organiserende punkter i drøftingen av foreliggende problemstilling vedrørende politiets bruk av vegtrafikkloven § 34 femte ledd.

#### **4.2.1. Tilbakekall av førerretten i lys av momentene fra Fjordlaks-formelen: Hvilket område en befinner seg på, arten av inngrepet, hvordan det rammer og hvor tyngende det er ovenfor den som rammes.**

Vi befinner oss på *forvaltningsrettens område*, og de krav til hjemmelsutforming som er der. Likevel oppleves tilbakekall av førerretten av mange som et inngripende vedtak, og kan i noen tilfeller føles i retning av en straffereaksjon. Når politiet står for denne «sanksjonen» med sitt maktmonopol, vil det være egnet til å påvirke borgernes rettsfølelse vedrørende vedtaket i retning av en straffereaksjon. Særlig i tilfeller der vedtaket subjektivt oppleves som ubegrunnet. Selv om vedtaket er et forvaltningsvedtak, og dermed ikke en strafferettslig reaksjon, vil det kunne være en nær indre sammenheng. En kan derfor si at et slikt forvaltningsvedtak har sterke bånd og en del berøringspunkter til strafferetten.

Et eksempel på berøringspunkt mot strafferetten er at bevisgrunnlaget for «edruelighet» som regel er et eller flere narkotikalovbrudd etter legemiddeloven eller straffeloven. Dette innebærer at forvaltningsvedtaket er i direkte relasjon til straffeforfølgelsen i samme

---

<sup>70</sup> Graver, Hans Petter; «Fjordlaksformelen og forvaltningens vurderingsfrihet», Lov og Rett 2007.



sakskompleks, og en konkret følge av overtredelsen. En slik betraktning gjør, selv om vedtaket er et forvaltningsvedtak, at det finnes en tydelig relasjon til strafferetten. Dette kan tale for en streng praktisering av klarhetskravet ved tilbakekall av førerretten. Videre vil denne relasjonen kunne legge til grunn at rettssikkerhetsgarantiene som følger av strafferetten, påvirkerøker kravene til god forvaltningsskikk i slike saker. Særlig gjelder det krav til begrunnelse.

En betenkelighet vedrørende kategoriseringen av tilbakekall etter vegtrafikkloven § 34 femte ledd på forvaltningsrettens område, er at det er samme hensyn som i vegtrafikkens straffehjemmel som gjør seg gjeldende. De være seg trafikkikkerhet og et mål om å holde rusede personer utenfor trafikken. Selv om vedtaket fattes i prevensjonsøyemed, kommer det som resultat av straffbare forhold. Om en person blir tatt for kjøring i påvirket tilstand, er en straffeforfølgelse nyttig både for trafikkikkerheten og i et prevensjonsøyemed. Rettsfølelsen til vedkommende som fratas førerretten vil være intakt da kjøring i påvirket tilstand er trafikkfarlig, både for en selv og andre medtrafikanter.

Dersom en person innrømmer i avhør å ha røyket cannabis innimellom, blir førerretten tilbakekalt etter samme hensyn som etter straffehjemmelen nedfelt i § 31, jf. § 22. Tilbakekall av førerretten etter vegtrafikkloven skal være begrunnet i trafikkikkerhetshensyn. Cannabisbruk skjer imidlertid uten å være i en trafikkisituasjon og uten planer om å kjøre i påvirket tilstand. Når tilbakekall er karakterisert som et rettighetstap, og ikke en straffereaksjon som formell konsekvens, vil tilbakekallet kunne føles som en straff for de som får førerretten tilbakekalt. Dette grunnet manglende edruelighet og fare for trafikkikkerheten, uten å karakterisere seg som en ikke- «edruelig» og trafikkfarlig person.

Overnevnte vurdering viser at tilbakekall av førerretten formelt sett er et forvaltningsvedtak, men med en side mot strafferetten. Grunnen til at det er sentralt, er at vedtaket er inngripende og føles som straff for den det gjelder. Vi kan si at arten av vedtaket har en pønalt side for borgerne, grunnet rettsfølelsen en sannsynligvis sitter igjen med, og dets inngripende karakter, ikke minst på grunn av konsekvensene et slikt vedtak medfører. At politimyndighetene håndhever bestemmelsen, betyr ikke at vedtaket er straff. Det kan imidlertid argumenteres med at borgerne sitter igjen med en følelse av straff for ulovlig cannabisrøyking. Dette ettersom skillet mellom politi og politiets *forvaltningsoppgaver* kan oppfattes som uklare for den menige mann eller kvinne. Om politiet benytter bestemmelsen som straff, vil selve

vedtaket være direkte pønalt og uten forankring i lovens formål - trafikksikkerhet, og således ugyldig.

Vi befinner oss i kjernen av legalitetsprinsippet. Dette ettersom tilbakekall er særlig inngripende for den vedtaket retter seg mot. Legalitetsprinsippet stiller derfor strenge krav til politiets bruk av vegtrafikkloven § 34 femte ledd i prosessen frem mot et tilbakekall av førerretten. Et vedtak om tilbakekall gjør at borgerne som rammes kan føle seg ugrunnet straffet av politiet, og ikke at de har blitt fratatt en *rettighet*, noe et slikt vedtak formelt vil være. En ser dermed at *arten av inngrepet*, etter Fjordlaks-formelen får et pønalt preg for borgerne. At vedtaket formelt sett er et rettighetstap, endrer ikke rettsfølelsen til borgerne. Det handler om den subjektive opplevelsen av vedtaket.

Ulik subjektiv opplevelse av et forvaltningsvedtak kan illustreres med dette eksempelet: Om en har feilparkert bilen sin, vil typisk kommunens trafikketat pålegge vedkommendes bil en bot. En kan si at arten av en trafikkbot også har et pønalt preg, en handling som er begått i strid med regler blir sanksjonert. Den store forskjellen er at trafikkboten er direkte relatert til feilparkeringen, en handling som har skjedd i fortid. Ved bruk av cannabis og strafferettslig forfølgelse etter legemiddeloven § 24, eller straffeloven §§ 231–232, blir en tilsvarende straffet for handlinger begått i fortid. Et vedtak om inndragning av førerkort baseres på et *tillegg* til den straffbare handling, og for noe som aldri har funnet sted, nemlig kjøring i påvirket tilstand. Her vil politiet etter en skjønnsmessig vurdering legge til grunn at vedkommende sin bruk av cannabis vil være et problem for trafikksikkerheten fremover i tid, altså en fremtidsrettet sanksjon.

At borgerne kan oppleve tilbakekallsvedtak som pønalt er forståelig, spesielt når en ser hvilken vedtakspraksis politiet og Politidirektoratet legger til grunn i sine vedtak (mer om vedtakspraksis i kap. 5). Reaksjonen vil være egnet til å påvirke rettsfølelsen i stor grad, og er problematisk i et rettssikkerhetsperspektiv, ettersom ikke-jurister kan ha vanskelig for å forstå forskjellen mellom et rettighetstap og en straffereaksjon. En slik praksis er ikke egnet til å skape forutberegnelighet for borgerne. I foreliggende tilfeller vil grensene mellom straffereaksjonen og forvaltningsreaksjonen være uklare og vanskelig tilgjengelig. Selv om førerretten ikke er en fundamental og absolutt rettighet borgerne har, vil arten av tilbakekallet kunne medføre alvorlige personlige konsekvenser som nevnt innledningsvis i oppgaven. Særlig fordi førerretten kan ha store konsekvenser for deltagelse i arbeidsliv, og for

livsutfoldelsen ellers.

Adgangen til førerrett er en rettighet ervervet ved å klare førerprøven, og ved å holde seg innenfor de retningslinjer vegtrafikkloven stiller til førerens skikkethet og edruelighet etter vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd. En rettighet er dermed ikke absolutt, men dynamisk ut ifra hvilket rettsområde en befinner seg på, og den tillit som er opparbeidet i relasjon til rettigheten. Med dette menes at en rettighet, for eksempel en skjenkebevilling eller retten til å ha våpen etter våpenloven, vil kunne endre seg i takt med skikketheten til å utøve rettigheten. En straff vil være et onde som Staten pålegger borgeren for handlinger begått forut domfellelse. Et rettighetstap vil ha framoverskuende virkning, i dette tilfellet som prevensjon. Det er derfor tilbakekall av førerretten er et rettighetstap på forvaltningsrettens område. Av forarbeidene følger det også at tap av førerrett ikke formelt regnes som straff i norsk rett, jf. Ot.prp. nr. 52 (2002-2003) s. 32–33.

I Den Europeiske Menneskerettighetsdomstol (EMD) har spørsmålet om tilbakekall av førerretten er innenfor konvensjonens artikkel 6, vært gjenstand for behandling i flere tilfeller. Blant annet saken *Escoboubet v. Belgium*<sup>71</sup> inneholder interessante betraktninger vedrørende om tilbakekall av førerretten er en «criminal charge» etter EMK. art 6. All annen praksis fra EMD viser til denne domsavsigelsen. Saken gjaldt kjøring i alkoholpåvirket tilstand, som ville vært regulert av vegtrafikkloven § 31, jf. § 22, men tilbakekallets formål som tidligere nevnt, er det samme uavhengig av om § 31 eller § 34 benyttes. Dermed gir praksisen veiledning for oppgavens problemstilling, ettersom den viser at et tilbakekall av førerretten også anses som inngripende i Europa. EMD uttaler følgende vedrørende tilbakekallets natur:

“The immediate withdrawal of a driving license is of course a useful measure which, probably more than a fine or prison sentence, provides society with a specific and tailored response to driving offences and contributes to meeting the – obvious – need to discourage drunken driving.”

Her sier EMD at et tilbakekall av førerretten ofte er et bedre og mer treffende virkemiddel enn bot eller fengsel, for å forhindre kjøring i påvirket tilstand. Dommen viser at tilbakekall av førerretten som virkemiddel har en tilknytning til straffereaksjoner som for eksempel fengsel

---

<sup>71</sup> Dom av 28 Oktober 1999, *Escoboubet mot Belgia* (Application nr. 14307/88)

og bøter. Et tilbakekall er dermed et alternativt grunnlag for å sanksjonere trafikanter, uten at det formelt er en straffereaksjon.

Allikevel slår EMD fast i denne saken at tilbakekall av førerkort ikke er en straff etter EMK. art. 6:

“The Court therefore considers that the measure at issue did not have primarily a punitive character but rather constituted a preventive measure for the safety of road users”

Tilbakekall har dermed en prevensjonsfunksjon og ikke et pønalt formål etter EMD. Prevensjonsfunksjonen er også i samsvar med forarbeidene og formålet bak den norske vegtrafikkloven. Selv om EMD legger til grunn et prevensjonsformål og ikke straff, forutsetter det at reaksjonen skjer med forankring i trafiksikkerhetshensynet og med tilstrekkelig begrunnelse. Er ikke det tilfellet, kan et vedtak om tilbakekall få en mer straffeliknende karakter. Dommen ble for øvrig avsagt under dissens, der de dissenterende mente saken omhandlet en «criminal charge».

I en annen sak *Loan Pop v. Romania*<sup>72</sup> ble tilbakekall ansett som en «criminal charge» etter konvensjonen. Saken omhandlet en person som ikke gav vei til offisielle kjøretøyer og fikk førerretten tilbakekalt etter en lov som regulerte dette. Selv om dommen er et eksempel som ikke er direkte relatert til rus og trafikkfare, viser den at tilbakekall også kan være straff etter konvensjonen. Videre i en sak som omhandlet tilbakekall i relasjon til yrkesstilling<sup>73</sup> ble artikkel 6 anvendt, men det sivilrettslige alternativet ble lagt til grunn. Saksbehandlingen ble funnet i strid med vilkåret «fair trial» etter EMK. art. 6.

Det faktum at slike saker tas gjennom nasjonale rettsinstanser og helt til EMD, viser at en mener å ha krav på de rettigheter som følger av artikkel 6 i EMK. EMD-praksis sier noe om hvordan et tilbakekall oppleves, og hvordan en borger forventer at en slik sak blir behandlet. Gode grunner taler dermed for at hjemmelskravet og klarhetskravet må praktiseres relativt strengt i saker vedrørende tilbakekall av førerretten i lys av EMD praksis. Dette til tross for at

---

<sup>72</sup> Dom av 28 juni 2011, *Loan Pop v. Romania* (Application nr. 40301/04)

<sup>73</sup> Dom av 11 Juni 2015, *Becker mot Østerrike* (Application nr. 19844/08)

EMD praksis samlet sett peker imot at tilbakekall ikke er en straff, men prevensjonsrettet tiltak av hensyn til trafikksikkerhet.

Etter vegtrafikkloven § 34 femte ledd tilbakekaller politiet førerretten «for en bestemt tid eller inntil videre». Det som ligger i «inntil videre» er at tilbakekall kan skje på ubestemt tid, ofte til edruelighet kan dokumenteres ovenfor politimyndighetene. Varigheten av et tilbakekall av retten til å føre motorvogn er som regel ikke uendelig, men i ytterste konsekvens kan tilbakekallet være evig. En kan dermed si at et tilbakekall av førerretten isolert sett ikke er stort inngrep, som for eksempel tvang etter helsepersonelloven § 7, men det må ses i relasjon til varigheten av tilbakekallet opp mot vedtaksgrunnlaget til politiet.

Det vil være svært individuelt hvordan et tilbakekall *rammer* den enkelte og *hvor tyngende* det oppleves å få tilbakekalt førerkortet. Det er den subjektive opplevelsen som må legges til grunn for hvordan en takler et tilbakekall. Noen kan være uten behov for- eller i besittelse av motorvogn, og vil således ikke være nevneverdig påvirket av et slikt vedtak. For denne gruppen mennesker vil muligens det faktum at sertifikatet er tilbakekalt, som resultat av for eksempel en filmkveld der cannabis har blitt benyttet, føles urettferdig og uforståelig, men av mindre personlig betydning.

På den andre siden kan et vedtak om tilbakekall av førerretten bety *svært mye* for noen. For en yrkessjåfør, håndverker eller en annen person som benytter bil i forbindelse med arbeid, vil tilbakekall kunne gå ut over muligheten til å gjennomføre arbeidsdagen logistikkmessig, noe som i verste fall kan resultere i at en mister jobben og levebrødet sitt. Tilbakekallet vil skape økonomiske utfordringer for den vedtaket retter seg mot. Om vedkommende vil prøve saken sin for domstolene er domstolsprøving en kostbar affære, og må betales for egen regning, all den tid tilbakekall er et rettighetstap og ikke straff. Dette begrenser vedtaksprøvingen av politiets praksis, og den vedtaket retter seg mot kan komme i en svært vanskelig økonomisk situasjon. Tilbakekall av retten til å føre motorvogn vil dermed ha synergieffekter utover det å kun få førerkortet tilbakekalt, nemlig at livsgrunnlaget kan bli tatt ifra borgere som følge av et slikt vedtak. Da må politiets vedtakspraksis være gjennomført på et betryggende juridisk og rettssikkerhetsmessig grunnlag.

For en familiefar eller mor vil de hverdagslige gjøremål med kjøring til og fra skole eller fritidsaktiviteter bli vesentlig vanskeligere. Tilbakekall av førerretten skaper store

logistikkproblem om en er avhengig av bil i hverdagen. Enda verre vil tilbakekall ramme familier der barnevernet også kan bli en del av sakskomplekset, ettersom vedkommende far eller mor bruker cannabis. Her sitert fra Bergens Tidende viser konkret hvilken rettsfølelse en borger kan sitte med etter et slikt vedtak, og at det rammer det personlige liv særlig hardt:

«Å miste lappen er mye verre enn forelegget. Jeg ser på dette som ren straff. Når det går et halvt år fra politiet står på døren til vedtaket blir fattet, dreier det seg ikke om trafikksikkerhet, men straff. I tillegg måtte vi i møte med barnevernet, og de kom på hjemmebesøk, sier mannen.»<sup>74</sup>

Som en ser av uttalelsen er det et svært inngripende vedtak for den det retter seg mot, spesielt i familieforhold. Gode grunner taler dermed for at arten av inngrepet tilsier en streng praktisering av legalitetsprinsippet, ettersom dem vedtakene retter seg mot føler seg straffet, og de konsekvensene et slikt vedtak kan få for borgerne.

Norge er videre et langstrakt land, og langt ifra alle steder har et velutviklet kollektivtilbud. Geografien er en utfordring, og spesielt i bygde-Norge, vil et førerkort kunne bety forskjellen på et sosialt eller ikke-sosialt liv, eventuelt jobb eller ikke jobb. Svært mange er avhengige av bil til jobbpendling og for å ikke ha et isolert liv. Et tilbakekall av førerretten rammer dermed den gruppen mennesker som er avhengig av bil for å gjennomføre hverdagen særlig hardt. En person som bor og jobber i et tettsted eller by med velutviklet kollektivtilbud, vil ikke ha samme hverdagslige utfordringer ved et eventuelt tilbakekall, som en person utenfor område med velutviklet kollektivtilbud.

Et annet aspekt av problematikken rundt tilbakekall av førerretten er hvordan det rammer den yngre delen av befolkningen. Som tidligere nevnt er behov for førerkort ofte stort utenfor byer og tettsteder. Bilinteresse er for mange også en hobby. Dette er antakelig et fenomen i spesielt landlige strøk, der behovet for førerkort er stort når en blir 18 år. En har muligens spart lenge for å få råd til sin første bil, og bilinteressen betyr mye i denne perioden av livet. Mange i denne gruppen er også på dette tidspunktet lærlinger og avhengige av bil i jobben, noe som var tilfellet for Kristoffer Røneid. For en ung mann eller kvinne uten mange år bak rattet, vil et tilbakekall være negativt for selve livsutfoldelsen. En ung person som nettopp har ervervet

---

<sup>74</sup> <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/J6jRP/--Tar-forererkortet-som-straff>

førerretten kan stå dårligere rustet til å takle et tilbakekall enn eldre personer med større livserfaring. For mange unge er ervervelse av førerretten, og muligheten til å føre motorvogn, ofte personlig viktigere på dette stadiet i livet enn senere. Noe som gjør at tilbakekall av førerretten vil ramme denne gruppen mennesker hardt.

De personer som rammes av et tilbakekall av førerkortet, etter vegtrafikkloven § 34 femte ledd vil ha sin egen unike opplevelse av denne vanskelige situasjonen. Evnen til å håndtere et tilbakekall er ulik, og tilbakekallet er en subjektiv størrelse alt etter hvor hardt det rammer hverdagen til den enkelte.

Et moment etter Fjordlaks-formelen er hvor *tyngende* det er for den vedtaket retter seg mot. En kan si at hvor tyngende vedtaket er, beror på personens evne til å takle vedtaket psykisk, og de praktiske konsekvensene tilbakekallet medfører. Et slikt vedtak vil være mer tyngende for den som føler seg straffet og urettferdig behandlet av politiets forvaltningsmyndighet. Det handler om hva kasuset føler vedrørende tilbakekallet, her vil rettsfølelsen være et moment for hvor tyngende en opplever vedtaket. En erfaren rusmisbruker vil nok kanskje føle at et tilbakekall av førerkortet ikke er så urimelig, hvis forbruksmønsteret tilsier at vedkommende kan utgjøre en fare for trafikksikkerheten. Mens det for personer som røyker cannabis sporadisk, uten at en føler at en utgjør fare for trafikksikkerheten, antageligvis vil være tyngende å få tilbakekalt førerkortet. I innledningen ble saken om Kristoffer Røneid nevnt som et eksempel på hvor tyngende et tilbakekall av førerkortet kan oppleves. Dette viser at tilbakekall av førerretten er en sterkt inngripende handling i en sentral og praktisk viktig rettighet, som betyr svært mye for mange.

Oppsummert, og basert på momentene over, er det en kjensgjerning at tilbakekall av førerretten er et inngripende vedtak, og dermed i kjernen av legalitetsprinsippet. Et forvaltningsvedtak som rammer borgerne på en tyngende måte som beskrevet over, vil være egnet til å øke kravet til ordlydens klarhet og presisjon. Så langt tilsier inngrepets karakter en streng fortolkning av legalitetsprinsippet, og hjemmelsutformingens klarhet ved tilbakekall etter vegtrafikkloven § 34 femte ledd.

#### **4.2.2. Andre rettskildefaktorer**

Ordlyden av «edruelig», etter vegtrafikkloven § 34 femte ledd, er egnet til å skape ulik

forvaltningspraksis grunnet sin vage og upresise utforming. Hva som ligger i ordet «edruelig» er ikke umiddelbart åpenbart, og selv politiet har hatt problemer med å forvalte bestemmelsen<sup>75</sup>, som vil skal se senere i neste kapittel. Ved et inngripende vedtak av foreliggende art, vil en ordlyd med denne utformingen kunne bli gjenstand for upresise og dårlig begrunnede vedtak. Bestemmelsen er nærmere utformet som en generalklausul, som er uheldig ved inngripende vedtak. Uten nærmere beskrivelse av hvordan begrepet eller termen skal forstås i selve bestemmelsen eller forarbeidene, gir det politibetjentene et handlingsrom som kan føre til vedtak fattet på feil juridisk grunnlag. Det er nærmest vedkommende polititjenestemann -eller kvinne sin subjektive oppfatning av hva som ligger i «edruelig», som blir lagt til grunn for tilbakekall. Den vide ordlyden skaper bevismessige utfordringer. Politibetjentene som skal fatte vedtaket må gjøre grundige undersøkelser, siden hensynet til trafikksikkerheten må begrunnes gjennom en påvist risiko for kjøring i påvirket tilstand. Lovbestemmelsen stiller klare krav til politiets vedtakspraksis. Gode grunner taler dermed for at hjemmelskravet i foreliggende problemstilling burde praktiseres i tråd med proporsjonaliteten av inngrepet, nemlig på en streng linje ved anvendelse av vegtrafikkloven § 34 femte ledd, dette for å hindre feil lovanvendelse.

Som tidligere påpekt er det trafikksikkerhet som er det bærende formål bak vegtrafikkloven. Formålet fremkommer også av selve lovteksten som den tyngste rettskilden tilgjengelig som et eget vilkår. I Rt. 2015 s.493 stadfester Høyesterett at tilbakekall av førerretten må være påkrevet av hensynet til trafikksikkerheten. Før dommen var det i enkelte saker tolket som tilstrekkelig at om en person var ikke- «edruelig», medførte det automatisk at vilkåret «trafikksikkerheten» var oppfylt<sup>76</sup>. Politiet må etter denne dommen, i tråd med formålet bak lovverket, påvise en konkret risiko for at vedkommende vil kjøre i påvirket tilstand, og dermed være en fare for trafikksikkerheten. Lovens formål må, etter Fjordlaks-formelen, vektlegges tungt som et sentralt moment, da hensynet til trafikksikkerhet er selve bærebjelken i vegtrafikkloven. Om politiet ikke vektlegger lovens formål tilstrekkelig som det sentrale premiss i sine vedtak, vil det være feil lovanvendelse.

Basert på momentene i Fjordlaks-formelen, er det riktig å hevde at tilbakekall av førerretten etter vegtrafikkloven § 34 femte ledd, er et særlig inngripende vedtak, og må behandles deretter. Det er vist at det må stilles strenge krav til klarheten og presisjonen ved

---

<sup>75</sup> Undersøkelse av politiets saksbehandling i saker om førerkort og kjøreseddel (12. juni 2017 Sak; 2014/2332)

<sup>76</sup> LH-2014-39253



vedtakspraksis av denne bestemmelsen. Legalitetsprinsippets styrke, sett opp mot klarhetskravet i forvaltningen, må tolkes strengt ved anvendelse av vegtrafikkloven § 34 femte ledd. Politiets vedtakspraksis, hva gjelder behovet klarhet og presisjon i anvendelsen av bestemmelsen, må praktiseres proporsjonalt sett opp mot vedtakets inngripende karakter.

## **5. Er så politiets vedtakspraksis av vegtrafikkloven § 34 femte ledd i samsvar med Grunnloven § 113?**

Innenfor rammene av oppgaven er vedtakspraksisen til politiet og Politidirektoratet som klageinstans kartlagt ut ifra de tilgjengelige kildene på området. I hvor stort omfang politiet benytter vegtrafikklovens § 34 som hjemmel for tilbakekall av førerkortet til cannabisbrukere vites ikke. I mangel på nasjonal statistikk vil ulike data fra rettspraksis, Sivilombudsmannen og media være det tilgjengelige informasjonsgrunnlaget for hvordan politiet og Politidirektoratet håndhever vegtrafikkloven § 34 femte ledd.

Gjennomgangen i kapittel 4 av vegtrafikkloven § 34 femte ledd, viser at legalitetsprinsippet må tolkes i lys av et strengt, grunnet vedtakets natur som inngripende. Politiets vedtakspraksis må dermed skje i tråd med overnevnt praksis i lys av en streng tolkning av Grl. § 113. Oppsummert må det foreligge et misbruk av cannabis, i tillegg til at det må tas konkret hensyn til trafikksikkerheten som selvstendig vilkår. Det er også relevant hvorvidt bruken av rusmiddelet er kontrollert. Etter Engstrøms tolkning er det ikke bare snakk om et misbruk, men kronisk misbruk, som må ligge til grunn for tilbakekall av førerretten<sup>77</sup>. Videre må misbruket skje med en «regelmessighet og hyppighet» ut over det sporadiske. Det må etter dette gjøres en konkret, bred og helhetlig vurdering av vedkommende sin skikkethet i trafikken, ut ifra grunnleggende trafikksikkerhetshensyn.

I tillegg til riktig lovanvendelse og vilkårsbruk, må politiets vedtakspraksis skje i tråd med forvaltningsrettens saksbehandlingsregler. Saken skal være så godt opplyst som mulig, og spesielt er kravet til begrunnelse etter forvaltningsloven § 25 første og annet ledd sentralt:

«I begrunnelsen skal vises til de regler vedtaket bygger på, med mindre parten kjenner reglene. I den utstrekning det er nødvendig for å sette parten i stand til å forstå

---

<sup>77</sup> Engstrøm, *Vegtrafikkloven og trafikkreglene* – kommentarutgave (5. utgave 2012) s. 512.

vedtaket, skal begrunnelsen også gjengi innholdet av reglene eller den problemstilling vedtaket bygger på.

I begrunnelsen skal dessuten nevnes de faktiske forhold som vedtaket bygger på. Er de faktiske forhold beskrevet av parten selv eller i et dokument som er gjort kjent for parten, er en henvisning til den tidligere framstilling tilstrekkelig. I tilfelle skal det i underretningen til parten vedlegges kopi av framstillingen».

I den følgende fremstillingen kan en se at politiets og Politidirektoratets vedtakspraksis av Vegtrafikkloven § 34 femte ledd er kritikkverdig.

### **5.1. Sivilombudsmannens syn på saken**

Sivilombudsmannen har ved to anledninger tatt stilling til politiets vedtakspraksis av vegtrafikkloven § 34 femte ledd. I det følgende vil sak «Tilbakekall av førerretten på grunn av manglende edruelighet»<sup>78</sup> gjennomgås for å kartlegge politiets vedtakspraksis. Deretter vil Sivilombudsmannens «Undersøkelse av politiets saksbehandling i saker om førerkort og kjøreseddel»<sup>79</sup> være gjenstand for analyse.

I den første saken Sivilombudsmannen etterprøvde og ba Politidirektoratet behandle på nytt, ble det konkludert på denne måten:

«De to bøteleggelsene av klageren var isolert sett ikke nok til å oppfylle vilkårene for tilbakekall. Politiets bevisvurdering og vektlegging av klagerens redegjørelse synes ikke å ha vært i tråd med beviskravene i vegtrafikkloven § 34 femte ledd eller med retningslinjene i politiets håndhevingsinstruks. I mangel av ytterligere undersøkelser fra politiet forelå det dermed ikke tilstrekkelige holdepunkter for direktoratets konklusjon om at klageren brukte rusmidler med en slik regelmessighet og hyppighet at det forelå misbruk, eller at misbruket hadde betydning for hennes skikkethet som innehaver av førerrett, jf. vegtrafikkloven § 34 femte ledd.»

---

<sup>78</sup> SIVOMB: Sak 2014/2522.

<sup>79</sup> SIVOMB: Sak 2014/2332.

I denne saken var ikke trafiksikkerhetshensynet det springende punkt, men om vedkommende tilfredsstilte kravet til edruelighet etter vegtrafikkloven § 34 femte ledd. Trafiksikkerheten må likevel være bakteppet for alle vedtak etter bestemmelsen, i tråd med lovens formål.

I saken vektla Politidirektoratet hensynet til «trafiksikkerhet» med utgangspunkt i følgende uttalelse. Uttalelsen under var klagerens svar på politiets forhåndsvarsel om tilbakekall:

«Jeg har helt siden jeg fikk førerrett av motorvogn vært innforstått med at å kjøre i påvirket tilstand ikke er forsvarlig, og har derfor aldri kjørt motorvogn under 24 timer etter inntak av THC. For man føler seg så «fyllesjuk» dagen etter, at man merker at konsentrasjonen ikke er på topp».

Denne uttalelsen tolket politiet som at klageren brukte rusmidler med en slik hyppighet på vedtakstidspunktet som var uforenelig med å inneha førerretten. Etter loven er det en for enkel slutning, ettersom den uttalelsen positivt legger til grunn at vedkommende holder seg unna trafikken ved rus. Vi kjenner til grensene for THC-innhold i blodet og varigheten av rusen fra kapittel to. Vegtrafikklovens formål er trafiksikkerhet, mens politiets tolkning ser ut til å dra i retning av at det er selve rusbruken må sanksjoneres. Lovanvendelsen skjer da uten forankring i lovens formål som begrunnelse.

Politiet la i vedtaket til grunn en streng praksis ved bruk av ulovlige rusmidler, og at all bruk representerer et misbruk. Det er en ulogisk slutning dersom man tar utgangspunkt i hva som ligger i misbruk, og bakgrunnen for bruk av bestemmelsen. At all bruk av ulovlige stoffer representerer et misbruk innebærer at terskelen for edruelighet er oversteget ved ett enkelt tilfelle av cannabisbruk. En slik tolkning av bestemmelsen er på sviktende juridisk grunnlag og uhjemlet, da loven ikke åpner for forskjellsbehandling av rusmidler.

Dette underbygges av Sivilombudsmannens uttalelser om at politiet ikke hadde gjort tilstrekkelige undersøkelser, og manglet holdepunkter for at vedkommende brukte rusmidler «med en slik regelmessighet og hyppighet at det forelå misbruk, eller at misbruket hadde betydning for hennes skikkethet som innehaver av førerrett». Sivilombudsmannen savner dermed tilstrekkelige undersøkelser av om det virkelig foreligger et misbruk som utgjør en fare for skikketheten til å inneha førerretten, eller i utvidet forstand om hensynet til

trafikksikkerhet tilsier tilbakekall.

Videre i samme sak behandlet av Sivilombudsmannen uttalte Politidirektoratet i sin redegjørelse for vedtaket, i relasjon til tilbakekall og edruelighetsvurderingen, at:

«For det første er bruk av ulovlige rusmidler *i seg selv* grenseoverskridende og for det andre vil for eksempel bruk av rusmidler med THC kunne medføre en fare for akkumuleringseffekt som medfører lengre perioder med påvirkning utover den mer kortvarige ruseffekt som sporadiske brukere vil oppleve. Dette vil kunne få betydning ved bruk av hasj flere ganger i løpet av en kort periode».

For å bruke Politidirektoratets ordbruk; For det første kan en ikke, med hjemmel i vegtrafikklovens § 34 femte ledd, legge til grunn at bruk av ulovlige rusmidler «i seg selv er grenseoverskridende». Loven åpner ikke for å skille mellom alkohol og andre rusmidler, noe som Politidirektoratets tolkning peker i retning av. For det andre må en eventuell akkumuleringseffekt begrunnes på riktig faktagrunnlag. En kan ikke bare legge til grunn en akkumuleringseffekt, den må bevises og kan ikke brukes som argument mot alle som bruker cannabis-produkter. Som det fremgår av tidligere drøftelser vil en akkumuleringseffekt kunne forekomme kun ved kronisk bruk av THC. Vedtaket og politiets faktagrunnlag viser at vedkommende har brukt hasj tre dager på rad, og videre brukt hasj en uke senere. Dette kan ikke tolkes som hyppig eller kronisk bruk av THC som vil medføre trafikkfarlig akkumuleringseffekt over straffbarhetsgrensen 24 timer etter avsluttet cannabisbruk. Straffbarhetsgrensen er også, som nevnt i kapittel 2.2, ikke en målestokk for trafikksikkerhetshensynet etter forarbeidene. Den reelle grensen for trafikkfarlig akkumuleringseffekt vil kunne være høyere enn 0,004  $\mu\text{M}$ <sup>80</sup>.

Sivilombudsmannen<sup>81</sup> har videre gjennomgått tre politidistrikt<sup>82</sup> sin vedtakspraksis av vegtrafikkloven 34. Denne gjennomgangen viser varierende praktisering av bestemmelsen. I Søndre Buskerud ble det i 26 vedtak bare vist til vegtrafikkloven § 34 uten nærmere hjemmelshenvisning. Der var hjemmelsgrunnlaget i fire saker ikke oppgitt i vedtaket. I

---

<sup>80</sup> <http://tidsskriftet.no/2017/12/kommentar/misvisende-om-cannabis-og-trafikkfare>

<sup>81</sup> Undersøkelse av politiets saksbehandling i saker om førerkort og kjøreseddel (12. juni 2017 Sak; 2014/2332)

<sup>82</sup> Troms politidistrikt (51 vedtak), Søndre Buskerud politidistrikt (47 vedtak) og Hedmark politidistrikt (21 vedtak).

Hedmark politidistrikt ble det i 13 av 21 saker også kun henvist til vegtrafikkloven § 34, uten nærmere presisering av rettsgrunnlaget. I syv av disse ble vegtrafikkloven § 34 femte ledd benyttet, og i ett vedtak ble bestemmelsens annet ledd benyttet.

Sivilombudsmannen har også sett på begrunnelsen for vedtaket om tilbakekall av førerretten. Her var også Troms et foregangsfylke, der kun ett vedtak hadde en noe knapp begrunnelse, mens det i «hovedsak synes (...) foretatt en konkret vurdering av hvordan hensynet til trafikksikkerheten (...) spilte inn i den aktuelle saken».

I Søndre Buskerud politidistrikt manglet seks vedtak begrunnelse, noe som er sterkt kritikkverdig i lys av hjemmelskravet for et slikt inngrep. I 11 av de vedtakene som gjaldt tilbakekall etter vegtrafikkloven § 34 femte ledd, ble hensynet til trafikksikkerheten og allmenne hensyn nevnt i ni vedtak. Sivilombudsmannen peker på at det i seks av sakene bærer preg av å være en standardbegrunnelse uten en konkret vurdering av saken. I to saker ble ikke hensynene bak vedtaket nevnt. I Hedmark politidistrikt ble det i ett av 21 vedtak ikke gitt begrunnelse for tilbakekall av førerretten. Videre henviser Sivilombudsmannen til tvilsom praksis i flere av Hedmark politidistrikts begrunnelser. I bare to av syv vedtak som omhandlet selve § 34 femte ledd, ble det foretatt en konkret vurdering av trafikksikkerhetshensynet. At to av syv vedtak er forankret i lovens formål er urovekkende, og gir en pekepinn i retning en vedtakspraksis i strid med legalitetsprinsippet.

Sivilombudsmannen konkluderer med at Søndre Buskerud og Hedmark politidistrikt i mange av sine begrunnelser hadde klare «svakheter». Sivilombudsmannen omtaler at «hjemmelshenvisningen ofte [var] upresis ved at det bare var vist til vegtrafikkloven § 34. Vegtrafikkloven § 34 annet og femte ledd har ulike vilkår, og det bør klart fremgå hvilke ledd som er hjemmelen for tilbakekallsvedtaket».

Gjennomgangen over gir klare indikasjoner på at politiets vedtakspraksis av vegtrafikkloven § 34 er mangelfull. Likevel har Politidirektoratet valgt å opprettholde 98 av 104 påklagede vedtak, noe som viser en svært snever adgang til medhold. I gjennomgangen ble kun vedtak med femte ledd som hjemmelsgrunnlag gjenstand for granskning.

Samtlige av de 104 vedtakene inneholdt en begrunnelse, men i 54 vedtak forslå det ikke en konkret vurdering av de rettslige og faktiske anførselene i klagen. Med andre ord har

Politidirektoratet latt være å behandle motpartens anførsler, noe som er betenkelig hva gjelder det kontradiktoriske prinsipp og krav til begrunnelse, jf. forvaltningsloven § 25. Her virker det som Politidirektoratet handler i politiets tjeneste og ikke som en objektiv klageinstans, noe som vanskeliggjør klageadgangen og realiteten av denne. Sivilombudsmannen påpeker at rusmiddelets lovlighet ikke anses som et selvstendig moment i edruelighetsvurderingen, og «at enhver bruk av ulovlige rusmidler ikke kvalifiserer til «misbruk», slik dette begrepet brukes i rettspraksis og teori». Her blir altså politiets tolkning av hva som ligger i et «misbruk», sett opp mot edruelighetsvurderingen, sterkt imøtegått av Sivilombudsmannen.

Det ble i kun 31 av 104 vedtak, vedrørende vegtrafikkloven § 34 femte ledd, gitt en konkret vurdering av hensynet til trafikksikkerhet. Ut ifra bestemmelsens ordlyd kan det imidlertid leses at trafikksikkerhetshensynet skal være et selvstendig vilkår, jf. ordet «hvis» i vegtrafikkloven § 34 femte ledd. Videre gjør Sivilombudsmannen det klart at hensynet til trafikksikkerheten er et selvstendig vilkår etter Rt. 2015 s. 493, og viser til lagmannsrettens vurdering av bestemmelsen i den mye omtalte Dahl-saken<sup>83</sup>. Resultatet av Sivilombudsmannens gjennomgang viser at Politidirektoratet har nevnt hensynet til trafikksikkerhet, men ikke foretatt noen *konkret vurdering* av om «hensynet til trafikksikkerhet» krever tilbakekall. Dette er i motstrid med Dahl-saken og nevnte Høyesterettsdom, noe som kan tas til inntekt for en omfattende uriktig lovforståelse.

Politiets manglende begrunnelser og vilkårsforståelse kan også understrekes av forslaget til endring av vegtrafikkloven i 2009<sup>84</sup>. Denne lovendringen ble aldri vedtatt. Utvalget som jobbet med forslaget kom frem til at trafikksikkerhet burde tillegges større vekt, og at «føre var» synspunkter åpnet for å praktisere bestemmelsen strengt. I denne rapporten ved gjennomgang av edruelighetsvilkåret uttales også at:

«I tillegg må hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers *kreve* tilbakekall. Dette *vilkåret* vil normalt være oppfylt dersom det foreligger en *begrunnet* forventning om at førerkortinnehaveren i en tid fremover ikke kan antas å overholde trafikklovgivningen».

---

<sup>83</sup> LB-2015-110557

<sup>84</sup> «Kjøring under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol. Forslag til endringer i vegtrafikkloven. Rapport fra arbeidsgruppe mars 2009». S.61.

Rapporten la til grunn, som både eldre underrettspraksis og dommen fra Høyesterett, at vurdering av trafikksikkerheten er et selvstendig vilkår i loven. Det er da betenkelig at politiet bruker den ene delen av forslaget, som ikke ble vedtatt, til å stramme inn vedtakspraksisen av vegtrafikkloven § 34 femte ledd med «føre var»-synspunkter, og ser vekk ifra at trafikksikkerhet er et selvstendig vilkår. Uansett har lovforslaget meget begrenset verdi, om ingen verdi, hva gjelder rettskildemessig vekt, utenom at Høyesterett viser til det i sin avgjørelse.

Sivilombudsmannen har også kritisert politiet i bruken av lovforslaget. Spesielt bruken av «føre var»-synspunkter som ikke er vedtatt av Stortinget, som tross alt lager lovene. Forslaget legger også til grunn at politiet må ha en «begrunnet» forventning. Her vil det ikke være tilstrekkelig å kun konstatere fare for trafikksikkerhet i en enkelt setning, uten nærmere undersøkelser. Et lovforslag som *ikke* ble vedtatt i Stortinget virker å henge igjen i politiets praksis. At lovforslaget nærmest anvendes som vedtatt lov er kritikkverdig.

## **5.2. Noen saker fra underrettspraksis**

I LH–2007–147041 ble politiets vedtak kjent ugyldig ettersom de sidestilte det å røyke hasj med trafikkfare. Den dommen er forut for sin tid, da den argumenterer på samme linje som Rt. 2015 s. 493. Dommen viser at politiet allerede i 2007 la til grunn en lovanvendelse som er i strid med lovens utforming hva gjelder vilkårsbruk. Videre har det i blant annet LH–2016–70592 blitt argumentert med at bruk av illegale rusmidler i seg selv er grenseoverskridende. Det samme gjelder TOSLO–2016–158958 der politiet også bruker «grenseoverskridende» som argument vedrørende illegale rusmidler og vegtrafikkloven. I samme dom vurderte politiet kun edrueligheten i sitt vedtak, ikke hensynet til trafikksikkerhet, som utgjør ett av to kumulative vilkår. Underrettspraksis viser dermed at politiet i de saker som er ført for retten inneholder manglende forståelse for vegtrafikklovens hensyn og § 34 femte ledd i sin rettsanvendelse. Dette stadfestes i Sivilombudsmannens overnevnte kritikk av politiet, og Politidirektoratets vedtakspraksis av bestemmelsen.

## **5.3. Medias søkelys på problemstillingen**

Når en ser på den fjerde statsmakts gransking av problemstillingen, har Bergens Tidende i

flere artikler rettet kritikk mot politiets vedtakspraksis. Det er spesielt to artikler som går på selve vedtakspraksisen, der det stilles spørsmålstegn vedrørende hvilke formål politiet legger til grunn for sine vedtak. Dette er vedtak fattet kun på bakgrunn av politiavhør som beslutningsgrunnlag.

I Odda innrømmet en ung mann å ha benyttet narkotika noen få ganger<sup>85</sup>. Seks måneder senere kom forhåndsvarsel om at politiet vurderte tilbakekall av førerretten. I mellomtiden tok mannen urinprøver for å vise sin edrueighet. Likevel tilbakekalte politiet førerretten, noe som også innebar at vedkommende mistet jobben. Grunnlaget for tilbakekallet var slik:

«De erkjenner i avhør 15.11.2015 et utstrakt bruk av narkotika».

«Politiet finner at Deres bruk av illegale rusmidler er av et slikt omfang at De ikke anses å være edrueelig i veitrafikklovens forstand. Hensynet til trafikksikkerheten tilsier derfor tilbakekall av Deres førerrett»

Politiet la dermed til grunn manglende edrueighet, og at dette utgjorde en trafikksikkerhetsfare i tre setninger. Dette var innholdet og begrunnelsen for vedtaket, klart i strid med riktig lovforståelse og krav til begrunnelse. Mannens advokat påklaget vedtaket og fikk ikke overraskende avslag fra Politidirektoratet, noe som gjenspeiles av Sivilombudsmannens gjennomgang av klageadgangen og praksis. Dette er et tydelig eksempel på at politiet kun legger til grunn at vedkommende ikke er «edrueelig» og at hensynet til «trafikksikkerheten» tilsier tilbakekall, uten å konkret vurdere vilkårene slik rettspraksis og legalitetsprinsippet krever for anvendelse av bestemmelsen. Her ser vi et inngripende vedtak med store konsekvenser for den det gjelder, og at politiet rettshåndhever bestemmelsen på sviktende juridisk grunnlag. Slike vedtak er spesielt egnet til å utfordre rettsfølelsen til borgerne.

Videre ble et hasj-nettverk i Fana kartlagt av politiet, og det endte i kjøperleddet som var skolegutter på videregående<sup>86</sup>. Saken gjaldt et titalls elever som innrømmet i avhør å ha røyket marihuana i forbindelse med fest i helgene. Politiet la til grunn følgende begrunnelse for ett av

---

<sup>85</sup> <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/E8Qbl/Fem-linjer-i-et-politivedtak-gjorde-at-Jinnawat-mistet-lappen-for-a-ha-roykt-cannabis>

<sup>86</sup> [https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/4bMX9/Slapp-straff\\_-men-mister-lappen](https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/4bMX9/Slapp-straff_-men-mister-lappen)



vedtakene, som sammenfalt med flere av de andre:

«I avhør skal De ha opplyst at De har røyket marihuana, omtrent annenhver helg, i forbindelse med fest. (...) Det at De har brukt marihuana over en lengre periode, fra 2013 til 2014, vitner om at deres bruk ikke er forenlig med å inneha førerretten til motorvogn. På denne bakgrunn har politiet skjellig grunn til å tro at De har et rusproblem og således ikke fyller kravene til helse som kreves for å inneha retten til å føre førerkortpliktig motorvogn».

I denne konkrete saken har politiet brukt manglende «helse» etter første ledd som vilkår for tilbakekall av førerretten uten å begrunne dette nærmere enn et «rusproblem». Det kan her henvises til tidligere drøftelse av hva et rusmisbruk er, noe som ikke kan sammenliknes med røyking av cannabis annenhver helg.

Dersom bruk av rusmidler i helgene er det samme som et rusmisbruk, har store deler av den norske befolkning som benytter alkohol som rusmiddel et alvorlig rusproblem. Da bestemmelsen ikke gjør forskjell på rusmidler, kan ikke bruk annenhver helg utgjøre et en ikke- «edruelig» rusatferd. Dette støttes av ordlyden og rettspraksis. Politiet begrunner heller ikke hensynet til trafiksikkerhet. Her kan eksempelet fra tidligere i oppgaven benyttes hva gjelder cannabis og trafikkfare; hvordan kan de som røyker cannabis *annenhver* lørdagskveld være en trafikkfare? Det kan ikke begrunnes ut ifra stoffets innvirkning på kjøreferdigheter, med mindre en kjører i påvirket tilstand, men da skal en bruke vegtrafikkloven § 31 som hjemmel. Dette er en praksis som fraviker formålet bak bestemmelsen, jf. kap. 2. Politiet bruker dermed en for lav terskel for anvendelse av vegtrafikkloven § 34, og uten forankring i formålet bak bestemmelsen.

Det er ikke tilstrekkelig at vedkommende ærlig innrømmer i avhør å ha røyket 2–3 ganger i måneden eller annenhver måned, og at denne informasjonen legges uprøvd til grunn. I Fana-saken var det ikke noen andre tegn enn sporadisk bruk, og politiet baserte sine undersøkelser kun på avhør og kriminaletterforskning av nettverket ungdommene var en del av. Dette er ikke tilstrekkelig for å kartlegge om noen er «edruelig» og utgjør en fare for «trafiksikkerheten». Politiet må kartlegge hvorvidt individers rusbilde er sannsynlig å gi økt trafikkfare. Politiet må legge til grunn at den vedtaket retter seg mot er en reell risiko for trafiksikkerheten, og at vedkommende er tilbøyelig til kjøring i påvirket tilstand. Dette vil samsvare med rettstilstanden etter Rt. 2015 s. 493.

Det er også betenkelig at politiet benyttet påtaleunnlattelse i Fana-saken, mot forpliktelse til forebyggende tiltak, og *samtidig* tilbakekaller førerretten. Da får tilbakekall av førerretten et ytterligere pønalt preg, da påtalemyndighetene formelt sett unnlater å ta ut tiltale etter legemiddeloven eller straffeloven.

Det fremgår videre av Politidirektoratets Håndhevingsinstruks<sup>87</sup> i førerkortsaker at manglende edrueighet vil kunne manifestere seg ved innsettelse i drukkenskapsarresten etter politiloven § 9. Det er ikke tilstrekkelig med en enkelt bot, noe som i alminnelighet ikke medfører tap av førerrett. Om vedkommende bøtelegges to eller flere ganger i løpet av et år, vil dette åpne for nærmere undersøkelser av førerens edrueighet, jf. Kapittel. 3.2.

I Fana-saken var det ingen forhold som etter politiets egen håndhevingsinstruks tilsa å undersøke ungdommenes edrueighet. At politiet da bruker tilbakekall som en sentral del av sitt reaksjonsapparat, fremgår som å være i strid med lovgivers formål om å redusere trafikkfaren langs norske veier.

Det finnes ikke en nasjonal oversikt over politiets bruk av vegtrafikkloven § 34 femte ledd. Det er ikke urimelig å anta at omtalte saker kun representerer toppen av isfjellet hva gjelder politiets tilbakekall av førerretten til cannabisbrukere. Denne vedtakspraksis er urovekkende ettersom politiet anvender en bestemmelse med trafiksikkerhet som formål til å holde spesielt unge mennesker unna narkotika, herunder cannabis.

## **6. Et rettspolitisk blikk «De lege ferenda» på politiets vedtakspraksis av vegtrafikkloven § 34 femte ledd.**

En vurdering «De lege ferenda» er et virkemiddel for å kartlegge en lovbestemmelses funksjon, og hvordan denne *burde* være i rettspolitisk henseende. Som det fremgår av forutgående drøftelser er politiets vedtakspraksis egnet til å utfordre borgernes rettsfølelse, og føles, som vist, i flere tilfeller særlig inngripende mot dem vedtaket retter seg mot. Når noe utfordrer rettsfølelsen til borgere, er det ofte fordi en har en annen oppfatning av

---

<sup>87</sup> I Politidirektoratets Håndhevingsinstruks fra 2007 i førerkortsaker på side 19 i kapittel 3.1.6 og kapittel 3.2.1 på side 22.

situasjonen, og hvordan den burde være. Slik vegtrafikkloven er utformet per dags dato og hvordan politiet håndhever bestemmelsen, gir den et bredt utslagsfelt ettersom ordlyden er vid og hensynet til trafikksikkerhet ofte ikke begrunnes tilfredsstillende.

Loven åpner ikke for forskjellsbehandling av legale og illegale rusmidler. En som drikker alkohol to-tre ganger i uken får ikke stilt spørsmål vedrørende sin edruelighet. Som nevnt ovenfor vil halveringstiden ved inntak av alkohol være lenger eller tilnærmet den samme som for cannabis. Ved sporadisk cannabisbruk vil det likevel ta vesentlig kortere tid før den straffbare rusfasen er over sammenliknet med alkohol. Forskjellen er at cannabisbruk kan medføre et tilbakekall av førerretten av hensyn til trafikksikkerheten. Dette er et paradoks og en rettskildemessig utfordring for borgerne at politiet anvender bestemmelsen slik de gjør. Det finnes ingen annen forklaring enn at cannabis er et illegalt rusmiddel. Dette er en svakhet med bestemmelsen slik den står i dag. Bestemmelsen burde være en sikkerhetsventil når politiet mener et kasus er kommet så langt i et rusproblem eller rusmisbruk at vedkommende er uskikket til å ha førerkort, og utgjør en risiko for trafikksikkerheten. Det er formålet bak bestemmelsen. Når en bruker bestemmelsen som en slags standard i cannabissaker mister den sin funksjon og formål, nemlig hensynet til trafikksikkerheten.

Når politiet i Fana-saken kollektivt tilbakekaller førerkortet til ti ungdommer, er det nærliggende å tenke at hensynet til trafikksikkerhet ikke er hovedformålet, men avskrekkelse og prevensjon mot ulovlige rusmidler. Loven gir politiet hjemmel til tilbakekall av førerretten på visse vilkår og politiet har anvendt vegtrafikkloven § 34 femte ledd mot brukere av ulovlige rusmidler i lang tid. Det virker imidlertid som politiet har innarbeidet seg en slags sedvane om at bestemmelsen enkelt kan brukes på disse tilfellene, uten nærmere undersøkelser av trafikksikkerheten gitt lovens rekkevidde. Det var nok ikke formålet til lovgiver. Denne praksisen viser at vegtrafikkloven § 34 femte ledd brukes som løsningen på et straffespørsmål, ikke av hensyn til trafikksikkerheten. Dette særlig da straffbarhetsgrensen ikke er egnet til å kartlegge trafikkrisiko.

Det er klart at ved å ta ifra personer førerkortet, vil sannsynligheten for at vedkommende kjører i rus reduseres. Samme betraktning gjør seg gjeldende ved alkoholbruk. Politiets praksis har således en prevensjonsvirkning, slik lovbestemmelsen er ment. Politiet avskrekker imidlertid borgere mot å bruke illegale rusmidler ut ifra en lovbestemmelse tuftet på trafikksikkerhet som formål. Slik politiet anvender bestemmelsen vil bidraget hva gjelder

reduksjon av trafikksikkerhetsfaren være liten i tilfellene ved cannabisbruk, men prevensjonen mot bruk være stor. Da er en inne på prevensjonspolitik og et annet formål enn lovens, og igjen beveger seg inn på hensynet bak en straffereaksjon, ikke et rettighetstap.

En kunne kategorisert tilbakekall av førerretten som straff. Da ville adgangen til realitetsprøving av vedtaket vært større, uten økonomiske ekstrabelastninger, som er tilfellet i dag. Da vil en som tiltalt ha krav på offentlig oppnevnt forsvarer. En rettergang om tilbakekall av førerretten gitt større rettssikkerhet for borgerne. Om dette hadde vært mulig av hensyn til prosessøkonomi, er en annen sak.

Det virker som politiet ikke klarer å håndheve bestemmelsen på et rettssikkerhetsmessig tilfredsstillende grunnlag ovenfor borgerne. Når Sivilombudsmannen, domstolene og media i flere tilfeller har påpekt mangler ved politiets vedtakspraksis, vil dette av hensyn til borgernes rettssikkerhet og vern mot myndighetsmisbruk være egnet til å se på om loven burde revideres. Lovgiver burde formulere en mer presis bestemmelse som gjelder narkotikalovbrudd i vegtrafikkloven, for å ikke komme i konflikt med legalitetsprinsippet, som vist i oppgaven er tilfellet per dags dato.

## **7. Konklusjon**

Målet med oppgaven var å kartlegge hvorvidt politiet handler innenfor det materielle hjemmelskravet etter vegtrafikkloven § 34 femte ledd. Politiet skal foreta en konkret, bred og helhetlig vurdering med beviskravet sannsynlighetsovervekt for at en person ikke er «edruelig» ved tilbakekall. Videre er det vist at bruken av rusmidler må være av et visst omfang, og skje med en viss regelmessighet og hyppighet. Det må mer til enn sporadisk bruk, og bruken må ha betydning for førerens skikkethet i trafikken. Engstrøm omtaler hvor grensen går for misbruk etter bestemmelsen som kronisk. Dette samlet sett må utgjøre en risiko for «trafikksikkerheten». Da kan politiet anvende bestemmelsen.

Gjennomgangen viser at det kan stilles flere spørsmålsteget ved politiets vedtakspraksis av vegtrafikkloven § 34, og særlig bestemmelsens femte ledd.

En kan ikke sette likhetsteget mellom cannabisrøyking, manglende edruelighet og fare for

trafikksikkerheten. Etter den slutningen vil alle som drikker alkohol også være ikke-edruelige og utgjøre en fare for trafikksikkerheten, ettersom bestemmelsen ikke åpner for forskjellsbehandling av rusmidler. Det er den personen som ukritisk kjører i påvirket tilstand, uavhengig av rusmiddel, vegtrafikkloven § 34 femte ledd har som formål å komme i forkjøpet. Lovens formål er trafikksikkerhet, ikke ruspolitikk, som påpekt.

Som premiss for oppgaven var hvilken risiko brukere av cannabis utgjør for «trafikksikkerheten». En kan si at hyppig cannabisrøyking kan øke sjansene for at vedkommende en eller annen gang vil kjøre påvirket av THC, det samme vil gjelde for alkohol og andre sentralstimulerende stoffer. Det er imidlertid ikke nok at en person røyker regelmessig, da vedkommende faktisk må være tilbøyelig til å kjøre motorvogn i timene etter å ha røyket. For å kartlegge faren for trafikksikkerhet kreves en konkret vurdering og undersøkelser vedrørende personens rusbruk. Når vi ser rammene for hvilken påvirkning cannabis har på førere, og videre stoffets kretsløp gjennom kroppen, spesielt hva gjelder varigheten for den akutte rus, kreves det med denne kunnskapen særskilt varsomhet hva gjelder tilbakekall av førerretten. Usikkerheten rundt akkumulasjon av THC tilsier også varsomhet. Spesielt ettersom straffbarhetsgrensen kun er en målestokk for straffbarhet, ikke økt trafikkrisiko. Politiet må ved tilbakekall med sannsynlighetsovervekt bevise manglende edruelighet, og samtidig en velbegrunnet risiko for trafikksikkerheten. To kumulative vilkår, og to konkrete vurderinger gjensidig avhengige av hverandre.

Som vist har politiet i flere saker lagt terskelen for manglende edruelighet og fare for trafikksikkerheten for lavt, noe vi kan lese ut av blant annet Fana-saken og Sivilombudsmannens gjennomgang av ulike førerkortsaker tilknyttet vegtrafikkloven § 34 femte ledd. Det er også vist at politiet i for liten grad dokumenterer, og nærmest bare legger til grunn, manglende edruelighet og fare for trafikksikkerheten. Dermed blir begrunnelsen av vedtakene slett juridisk arbeid. En slik praksis drar i retning av at politiet håndhever bestemmelsen på sviktende juridisk grunnlag.

Videre skjerpes kravet til lovhjemmel etter legalitetsprinsippet, da vedtaket i betydelig grad er inngripende. Grunnet den inngripende karakteren skal en være forsiktig med å distansere seg fra ordlyden. Det er i politiets vedtakspraksis stor avstand til terskelen for ikke-«edruelig» etter ordlyden og rettskildene. En som røyker cannabis innimellom vil være like edruelig som om alkohol var rusmiddelet. Politiets praksis er dermed i noen saker utenfor

lovens anvendelsesområde.

Videre er det ikke tilstrekkelig bare å slå fast manglende edrueighet. Manglende edrueighet må sees i relasjon til trafikksikkerhetshensynet som kumulativt vilkår etter en konkret, bred og helhetlig vurdering. En streng praktisering av legalitetsprinsippet er derfor en forutsetning, og en skranke for politiets lave terskel for anvendelse av vegtrafikkloven § 34 femte ledd.

Det samme gjelder klarhetskravet etter momentene i Fjordlaks-formelen, som ved ordlyden av «edruelig» kan by på utfordringer. Klarhetskravet må håndheves i samsvar med en streng anvendelse av legalitetsprinsippet i lys av vedtakets alvorlige konsekvenser, for å ha tilstrekkelig lovhjemmel. En kan vanskelig legge til grunn at en som røyker regelmessig eller sporadisk er en ikke- «edruelig» person etter loven. Dette er ikke i tråd med forståelsen av «edruelig» etter rettskildene. Det kreves et kvalifisert misbruk som går utover skikketheten i trafikken, og som er egnet til å øke risikoen for redusert trafikksikkerhet. Ordet ikke- «edruelig» peker i retning av en høy terskel. For å *ikke* være en «edruelig» person må det mer til enn røyking av cannabis innimellom. Særlig i grensedragningene der en kun røyker sporadisk. Det skal dermed mye til før noen når terskelen for ikke- «edruelig», etter en naturlig språklig forståelse av ordlyden. Dette understrekes i Engstrøms mye brukte kommentarutgave av vegtrafikkloven<sup>88</sup>.

Ved ukontrollert bruk av rusmidler vil enhver kunne være i søkelyset for å bli ansett uskikket til å inneha førerretten, ettersom dette kan innebære en risiko for kjøring i påvirket tilstand og dermed for trafikksikkerheten. De saker som er gjennomgått over tilsier ikke et kronisk misbruk, som i Fana-saken kan ikke bruk annenhver helg falle innunder denne kategorien. Stortinget lager lovene og det er ikke adgang til å moderere lovens formål i retning av egne interesser som særorgan. Politiet synes i noen tilfeller å ville være holdningsskapende for å virke ruspreventive i sine vedtak.

Som denne fremstillingen har vist har ikke politiet tilstrekkelig lovhjemmel til å tilbakekalle førerretten til personer som røyker cannabis sporadisk, eller til dels regelmessig som

---

<sup>88</sup> Engstrøm, *Vegtrafikkloven og trafikkreglene* – kommentarutgave (5. utgave 2012) s. 511.

beskrevet i oppgaven. Denne gruppen vil være «edruelige» etter loven, såfremt bruken er kontrollert og en ikke kjører påvirket. Dette gjelder også ved nytelse av alkohol.

Legalitetsprinsippet er i denne problematikken en reell skranke for politiets vedtakspraksis av vegtrafikkloven § 34 femte ledd. En kan fortsatt være en «edruelig» person og forstandig fører av motoriserte kjøretøy, og bruke cannabis jevnlig, forutsatt at det ikke skjer i kombinasjon. Det legges dermed til grunn at politiets vedtakspraksis av denne bestemmelsen har blitt utøvd i strid med legalitetsprinsippet og på sviktende juridisk grunnlag, i samsvar med hypotesen.

## **Kilderegister:**

### **Lover:**

Lov 17. mai 1814 Kongeriket Norges Grunnlov (Grunnloven)

Lov 22. mai 1902 nr. 10 (straffeloven 1902)

Lov 18. juni 1965 nr. 4 (vegtrafikkloven)

Lov 10. februar 1967 (forvaltningsloven)

Lov 4. desember 1992 (legemiddeloven)

Lov 4. august 1995 (politiloven)

Lov 21. mai 1999 nr. 30 om styrking av menneskerettighetenes stilling i norsk rett (menneskerettsloven)

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

### **Internasjonale konvensjoner:**

Den Europeiske Menneskerettskonvensjon (Europarådets konvensjon om beskyttelse av menneskerettighetene og de grunnleggende friheter) av 4. november 1950 (ratifisert av Norge 15. januar 1952)

### **Forarbeider:**

Ot.prp.nr.23 (1964-1965) om vegtrafikklov

Dok.nr.16 (2011-2012) Rapport fra Menneskerettsutvalget om menneskerettigheter i Grunnloven, avgitt 19. desember 2011



Innst. 186 S (2013-2014) Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om grunnlovsforslag om grunnlovfesting av sivile og politiske menneskerettigheter.

Ot.prp. nr. 52 (2002-2003) Om lov om endringer i vegtrafikkloven mv.

Innst. O. nr. 69 (1999-2000) om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk og i enkelte andre lover.

### **Høyesterettspraksis:**

Rt. 1981 s. 745

Rt. 1995 s. 530

Rt. 1996 s. 654

Rt. 2014 s. 1105

Rt. 2014 s. 1281

Rt. 2015 s. 493

HR-2016-2017-A

### **Underrettspraksis**

LG-2007-147041

LG-2010-17665

LG-2011-131962

LH-2012-20901

LH-2014-39253

LB-2015-110557

LH-2016-70592

TOSLO-2016-158958

### **Rettspraksis (Den Europeiske Menneskerettighetsdomstol)**

Dom av 28 Oktober 1999, *Escoboubet mot Belgia* (Application nr. 14307/88)

Dom av 28 juni 2011, *Loan Pop v. Romania* (Application nr. 40301/04)

Dom av 11 juni 2015, *Becker mot Østerike* (Application nr. 19844/08)

### **Juridisk litteratur:**

Bernt, Jan Fridthjof, Doublet, David R: *Juss, samfunn og rettsanvendelse*: En introduksjon til rettsvitenskapen s. 28.

Engstrøm, Bjørn: *Vegtrafikkloven og trafikkreglene* – Kommentaarutgave (5. utgave 2012)

Graver, Hans Petter: *Alminnelig forvaltningsrett*, 3. utgave 2007.

Eckhoff, Torstein, Smith, Eivind: *Forvaltningsrett*, 9. utgave.

### **Artikler:**

Martin J-L, Gadegbeku B, Wu D et al. Cannabis, alcohol and fatal road accidents. PLOS One 8. November 2017.

Gjerde, Hallvard og Mørland, Jørg: "Risk for involvement in road traffic crash during acute cannabis intoxication", *Addiction* 2016:111, s. 1492-1495

Tidsskrift for Norsk Legeforening nr. 6, 2011; 131 tabell 1, s. 579.

Graver, Hans Petter, «Fjordlaksformelen og forvaltningens vurderingsfrihet», *Lov og Rett* 2007.

Statens institutt for rusmiddelforskning (SIRUS). *Rusmidler i Norge 2008*. Oslo: SIRUS, 2009: 119-22.

Folkehelseinstituttet: *Rusmiddelstatistikk Funn i blodprøver hos bilførere mistenkt for påvirket kjøring 2015*, Område for rettsmedisinske fag.

Huestis MA, Henningsfield JE, Cone EJ. Blood cannabinoids. I. Absorption of THC and formation of 11-OH-THC and THCCOOH during and after smoking marijuana. *J. Anal Toxicol* 1992; 16: 276-82.

Huestis MA. Pharmacokinetics and metabolism of the plant cannabinoids, delta9-

tetrahydrocannabinol, cannabidiol and cannabidol. Handb Exp. Pharmacol 2005; nr. 168: 657-90.

Westin AA, Slørdal L. Passiv røyking av cannabis – hva skal vi tro? Tidsskrift for den norske legeforening 2009; 129: 109-13.

### **Annet:**

«Kjøring under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol. Forslag til endringer i Vegtrafikkloven. Rapport fra arbeidsgruppe mars 2009»

Politidirektoratets Håndhevelsesinstruks i førerkortsaker: RPOD-2007-1

Forskrift, Samferdselsdepartementet 12. januar 2016 med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 22 sjette ledd.

### **Sivilombudsmannen:**

Undersøkelse av politiets saksbehandling i saker om førerkort og kjøreseddel (12.06.17, Sak: 2014/2332)

«Tilbakekall av førerrett på grunn av manglende edruelighet» (30.04.15, sak: 2014/2522)

### **Nettadresser:**

<http://fmr.no/index.php?id=4590318&cat=131527&printable=1>

<http://ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/135-drept-656-hardt-skadd>

<http://tidsskriftet.no/2017/10/kronikk/effekter-av-cannabis-varer-lenger-enn-antatt#ref10>

<http://tidsskriftet.no/2017/12/kommentar/misvisende-om-cannabis-og-trafikkfare>

<https://oslo-universitetssykehus.no/fag-og-forskning/nasjonale-og-regionale-tjenester/rechtsmedisinske-fag/alkohol-og-rusmidler/rusmidler-og-avhengighet/hvor-lenge-etter-inntak-er-stoffene-i-kroppen>

<https://sml.snl.no/rusmisbruk>

[https://www.regjeringen.no/contentassets/b82972ae0980475a87a8fa9c7766377d/ny\\_vegtrafik  
klov\\_190309.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/b82972ae0980475a87a8fa9c7766377d/ny_vegtrafik<br/>klov_190309.pdf)

<https://www.fhi.no/ml/alkohol/alkohol-fakta/>

[https://www.nrk.no/norge/meiner-politiet-misbrukar-makt-for-a-skremme-unge-fra-hasj-  
1.13598127](https://www.nrk.no/norge/meiner-politiet-misbrukar-makt-for-a-skremme-unge-fra-hasj-<br/>1.13598127)

<https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/G73AV/Full-forvirring-om-cannabis-og-trafikkfare>

<https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/J6jRP/--Tar-forerkortet-som-straaff>

[https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/E8Qbl/Fem-linjer-i-et-politivedtak-gjorde-at-Jinnawat-  
mistet-lappen-for-a-ha-roykt-cannabis](https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/E8Qbl/Fem-linjer-i-et-politivedtak-gjorde-at-Jinnawat-<br/>mistet-lappen-for-a-ha-roykt-cannabis)

[https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/4bMX9/Slapp-straaff\\_-men-mister-lappen](https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/4bMX9/Slapp-straaff_-men-mister-lappen)

[https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/oOAzj/--Kun-den-som-har-mistet-et-barn-selv\\_-kan-vite-  
hvor-hjerteskjarende-det-er-Hvor-fysisk-sorgen-kan-vare-Det-er-jakla-tungt-a-leve-  
med?spid\\_rel=2](https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/oOAzj/--Kun-den-som-har-mistet-et-barn-selv_-kan-vite-<br/>hvor-hjerteskjarende-det-er-Hvor-fysisk-sorgen-kan-vare-Det-er-jakla-tungt-a-leve-<br/>med?spid_rel=2)

