

Rundskriv
fra
Riksadvokaten
Ra 09-294
541.0

Rundskriv nr. 3/2009
Oslo 25. mai 2009

VEGTRAFIKKOVERTREDELSE – STANDARDISERTE BØTESATSER, BESLAG AV FØRERKORT MV.

I. INNLEDNING

Sjefen for Utrykningspolitiet har gjort riksadvokaten oppmerksom på at politidistriktenes påtaledirektiver varierer, og at påtalepraksis ved overtredelser av vegtrafikklovgivningen etter hans syn med fordel bør bli mer ensartet. På bakgrunn av henvendelsen opprettet riksadvokaten en arbeidsgruppe under ledelse av politimester Tormod Bakke, med mandat bl.a. til å vurdere om det bør utarbeides nasjonale retningslinjer innenfor dette området. Arbeidsgruppen anbefalte slike direktiver, og utarbeidet et utkast som riksadvokaten sendte på høring. De fleste høringsinstansene ga uttrykk for at det er behov for sentrale retningslinjer og støttet arbeidsgruppens forslag.

Rundskrivet bygger på arbeidsgruppens forslag, men omfatter færre lovbruddskategorier enn gruppen gikk inn for. Standardisering er særlig påkrevd ved bøtelegging av overtredelser som har et betydelig omfang, som ikke kan avgjøres ved forenklet forelegg og hvor det i praksis gjennomgående er lite rom for skjønn. Rundskrivet er derfor konsentrert om slike forhold, og gir ikke retningslinjer for alle typer vegtrafikklovovertredelser. For at direktivene skal bli så konkrete som mulig, og enkle å bruke i praksis med mulighet for ajourføring, er det utarbeidet en tabell med bøtesatser, se vedlegg. Det er gitt en generell omtale av satsene i punkt II og de enkelte lovbruddskategoriene er behandlet i punkt III. Dersom politidistriktet ønsker å standardisere sine bøtesatser i vegtrafikksaker utover det som fremgår av rundskrivet, anbefales det å søke veiledning i de satsene som er foreslått i arbeidsgruppens rapport. Riksadvokaten vil vurdere om det er behov for justeringer av satsene etter at de har virket noen tid. Det kan senere også være aktuelt å vurdere å ta inn flere overtredelseskategorier.

Utrykningspolitiet kan gi veiledning dersom det oppstår praktiske spørsmål i tilknytning til anvendelsen av standardbøtene. Sjefen for Utrykningspolitiet vil ta opp mer prinsipielle spørsmål med riksadvokaten.

Tap av førerett er detaljert regulert i forskrift 19. desember 2003 nr. 1660 om tap av retten til å føre motorvogn mv. og behandles derfor ikke i rundskrivet. Tapsforskriften omhandler ikke midlertidig tilbakekall av førerett ("beslag") etter vegtrafikkloven § 33 nr. 3 og retningslinjer for dette gis i punkt IV. Denne delen av rundskrivet viderefører i hovedsak Politidirektoratets direktiver i rundskriv nr. 1/2007 (ny håndhevingsinstruks i førerkortsaker) pkt. 3.8.

Rundskrivet gjelder selvsagt bare for påtalemyndighetens ansvarsområde. Forvaltningssanksjoner på grunnlag av overtredelser av vegtrafikklovgivningen (for eksempel overlastgebyr etter vegtrafikkloven § 36a og forbud mot bruk av kjøretøy i medhold av vegtrafikkloven § 36) behandles således ikke. Også tilbakekall av førerett etter vegtrafikkloven § 34 (helse og andre særlige forhold) faller utenfor rundskrivet. Vedtak etter denne bestemmelsen treffes av politiet som forvaltningsorgan med klagerett til Politidirektoratet.

Riksadvokatens rundskriv nr. 2/1984 om straffhåndhevingen i trafikksaker oppheves.

Politimesteren skal påse at alle ansatte som arbeider med trafikksaker, er kjent med retningslinjene i rundskrivet og har det overordnede ansvar for å sikre ensartet påtalepraksis i distriktet. Statsadvokatene bør jevnlig vurdere om det er behov for å kontrollere etterlevelsen av rundskrivet ved inspeksjoner, innkalling av saker innenfor bestemte sakskategorier, eller på annen måte.

II. NÆRMERE OM BØTESATSENE

Ved fastsettelsen av standardbøtene har riksadvokaten sett hen til påtaledirektivene i politidistriktene og satsene i forskrift 29. juni 1990 nr. 492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker. Retningslinjene må suppleres med bestemmelsene i tapsforskriften.

Utgangspunktet ved masseovertredelser er at boten bør utmåles skjematisk, og at den individuelle konkrete vurdering som straffeloven § 27 gir anvisning på bare får anvendelse i særlige tilfeller. Standardbøtene skal således benyttes med mindre spesielle omstendigheter tilsier et annet bøtenivå, eller det bør gis påtaleunntatelse eller tas ut tiltale. (Overføring til konfliktråd vil sjelden være aktuelt i trafikksaker, jf. riksadvokatens rundskriv nr. 4/2008.)

Etter straffeloven § 59 annet ledd skal en uforbeholden tilståelse tas i betraktning ved straffutmålingen. Ved masseovertredelser der lovbruddet avdekkes gjennom politiets trafikkontroller bidrar en tilståelse lite eller intet til avklaring av saken og det er ingen privat fornærmet. Det legges likevel regelmessig inn en strafferabatt begrunnet i prosessøkonomi ved avgjørelser gjennom forelegg, se Rt. 2005 side 641. I riksadvokatens rundskriv om

tilståelsesrabatt (nr. 3/2007) pkt. II, 5 angis en rabatt på om lag 1/6 i slike tilfeller. Dersom forelegget ikke vedtas, slik at saken må fremmes for retten, bortfaller rabatten, og bøtepåstanden skal forhøyes tilsvarende. Tabellen i vedlegget har på denne bakgrunn to sett med bøtesatser. I tillegg må det i saker om ikke vedtatte forelegg legges ned påstand om saksomkostninger. (Tilståelse har ikke betydning ved fastsettelse av tap av førerett, jf. Rt. 2005 side 649 og riksadvokatens rundskriv nr. 3/2007 pkt. II, 2.)

Subsidiær fengselsstraff fastsettes i utgangspunktet i samsvar med forskrift om forenklet forelegg § 3. I forskriften er det fastsatt at ved bot over kr 6 000 skal den subsidiære fengselsstraff være 15 dager. Ved bøter over kr 8 000 bør den subsidiære fengselsstraffen derfor være 20 dager eller mer.

III. NÆRMERE OM OVERTREDELSE SOM GIR GRUNNLAG FOR STANDARDISERT BOT

1. Vegtrafikkloven § 3

Vegtrafikkloven § 3 rammer ulike forhold fra hendelser som grenser mot hendelige uhell til hensynsløs kjøring med dødsfølge. Den store bredde i art, graden av skyld og konsekvenser av overtredelsen, gjør at overtredelser av vegtrafikkloven § 3 i begrenset grad er egnet for standardisert reaksjonsfastsettelse. Rundskrivet gir derfor bare retningslinjer for enkelte overtredelser av § 3 som karakteriseres ved at de forekommer relativt hyppig og er såpass ensartede at reaksjonen gjennomgående ikke er avhengig av konkret skjønn.

Brudd på mange av de øvrige handlingsnormene i vegtrafikkloven (med forskrifter) kan ofte subsumeres også under § 3. I praksis er det først og fremst grunn til å anvende § 3 i konkurrans med andre bestemmelser i vegtrafikkloven når kjøringen har ført til skade, eller det har oppstått konkret og nærliggende fare for ulykke. Forbikjøring som medfører fare for møteulykke er et eksempel på et lovbrudd som med fordel kan medføre en reaksjon også etter § 3, ikke bare etter § 4, jf. trafikkreglene § 12 (eller forenklet forelegg etter forskriften § 1 nr. 5). Det samme gjelder kjøring mot rødt lys hvor det er fare for påkjørsel av fotgjenger eller kollisjon, jf. vegtrafikkloven § 5 og skiltreglene §§ 23 og 24, se også forskriften om forenklet forelegg § 1 nr. 2. Om konkurrans vises for øvrig til pkt. 10 nedenfor.

I riksadvokatens rundskriv nr. 1/2009 om mål og prioriteringer for straffesaksbehandlingen i politiet pkt. IV, 1 er det også i år fastsatt at alvorlige trafikklovbrudd, herunder dødsulykker, ulykker med betydelig personskade og trafikkadferd som bærer preg av at gjerningspersonen bevisst har tatt en risiko som har innebåret nærliggende fare for alvorlig ulykke, tilhører sentralt prioriterte overtredelser. De skal dermed gis forrang når det er knapphet på ressurser, oppklares så langt råd er og behandles raskt.

Ved uaktsomhet i trafikken som har ført til død eller alvorlig personskade, skal det normalt tas ut tiltale. For en gjennomgang av aktsomhetsnormen etter straffeloven §§ 238 og 239 vises til Ot.prp. nr. 22 (2008–2009) – siste delproposisjon om ny straffelov – side 190 flg. Straffutmålingen i slike saker vil måtte variere betydelig, og det kan vanskelig gis nærmere generelle påtalemessige retningslinjer. Det nevnes særskilt at i ovennevnte proposisjon (side 197) tar departementet til orde for at det kan være grunn til å vurdere om påtaleunnlattelse er en tilstrekkelig reaksjon ved uaktsom forvoldelse av nærståendes død, se også Innst. O. nr. 73 (2008–2009) pkt. 6.2. Påtalemyndigheten skal, også før den nye loven tar til å virke og i tråd med den betraktningmåte departementet og flertallet i Justiskomiteen legger til grunn, vurdere om påtaleunnlattelse kan være en tilstrekkelig reaksjon i slike saker.

Fører av motorvogn som uaktsomt har forvoldt ”saadan Arbeidsudyktighed, Sygdom, Lyde, Feil eller Skade som i § 229 nævnt” kan straffes etter straffeloven § 237 i tillegg til vegtrafikkloven § 3. Aktsomhetsnormen i § 237 er i prinsippet den samme som i §§ 238 og 239. Etter § 237 annet ledd kreves påtalebegjæring fra fornærmede. Det er derfor viktig at fornærmede i avhør blir spurt om dette hvis det kan dreie seg om skade som nevnt i bestemmelsen. Fristen for å fremsette påtalebegjæring fremgår som kjent av straffeloven § 80. (Kravet om påtalebegjæring vil bortfalle ved ikrafttreddelsen av den nye straffeloven, jf. ny § 62 a i straffeprosessloven.) Der vilkårene – både de materielle (skadens omfang og uaktsomhet som ikke ligger i det nedre sjikt) og de prosessuelle (rettidig påtalebegjæring fra fornærmede) – for å anvende straffeloven § 237 er til stede, skal denne bestemmelsen brukes i konkurrans med vegtrafikkloven § 3. Det normale skal her være at det tas ut tiltale med påstand om betinget fengsel og bot, men det kan også etter omstendighetene utferdiges forelegg på bot alene. Ved valget mellom forelegg og tiltale skal det særlig legges vekt på graden av uaktsomhet og skadeomfanget. Det minnes om at § 237 omfatter skadeomfang helt opp til ”betydelig skade”, jf. straffeloven § 9, der straffeloven § 238 ”overtar”. I graverende tilfeller, typisk ved kvalifisert uaktsomhet der det lett kunne vært voldt skade, eller der kravene til førerens aktsomhet skjerpes (f. eks. ved gangfelt, vegkryss eller når det er barn langs veien), bør påstand om ubetinget fengsel overveies.

Det minnes om at påtalekompetansen etter straffeloven §§ 237, 238 og 239 ligger hos statsadvokaten, jf. straffeprosessloven §§ 66 og 67 annet ledd bokstav c. Det samme gjelder ”som regel” kompetansen til å henlegge saken dersom føreren har vært siktet, jf. påtaleinstruksen § 17-1, se nærmere riksadvokatens rundskriv nr. 4/2004 pkt. IV om forståelsen av denne bestemmelsen.

Selv om kjøringen har ført til mindre alvorlig personskade enn nevnt i straffeloven §§ 237 og 238, bør det reageres med tiltale og påstand om betinget fengsel og bot

eller ubetinget fengselsstraff dersom kjøringen må karakteriseres som utpreget hensynsløs. Bot vil vanligvis bare være adekvat ved trafikulykker med personskader hvor skaden er beskjeden og det, til tross for at vegtrafikkloven § 3 er overtrådt, er mindre bebreidelser å rette mot sjåføren. Slike saker må vurderes individuelt og er ikke tatt inn i tabellen.

Ved ulykker med bare materielle skader bør normalreaksjonen fortsatt være bot forutsatt at kjøringen ikke var utpreget hensynsløs. Det samme gjelder ved farefremkallelse som nevnt i vegtrafikkloven § 3 uten at faren har materialisert seg i en ulykke. Sjåfører som holder for kort avstand til forankjørende utgjør en betydelig risiko. Siden overtredelsens grovhet i en del tilfeller kan ”objektiveres” ved angivelse av avstanden målt i tid, har riksadvokaten kommet til at bøtene her i noen grad er egnet for standardisering. Siden farepotensialet er større for tunge kjøretøy, er satsene satt ulikt for førere av personbiler og kjøretøy med totalvekt over 3,5 tonn. Det er tatt hensyn til Politidirektoratets instruks for kontroll av avstand til forankjørende, inntatt i GP-4027 under punkt 03.7. For liten avstand til forankjørende vil regelmessig rammes både av vegtrafikkloven § 4, jf. trafikkreglene § 5 nr. 3, og vegtrafikkloven § 3. Standardbøtene tar derfor sikte på å fange opp overtredelser av begge bestemmelser.

2. Fartsovertredelser

Ordinære fartsovertredelser (vegtrafikkloven § 5 eller § 6 annet ledd) er godt egnet for standardisert bøtefastsettelse. I tabellen for slike overtredelser tas utgangspunkt i forskriften om forenklet forelegg. Innenfor anvendelsesområdet for forenklet forelegg er fastsatt samme sats for ordinært forelegg. Tabellen videreføres så i intervaller på 5 km/t i hver hastighetszone hvor det er grunnlag for å fastsette standardiserte bøter.

Etter trafikkreglene § 13 nr. 4 til 6 gjelder det særskilte fartsgrenser for noen typer kjøretøyer (motorvogn med tillatt totalvekt over 3500 kg og motorvogn med tilhenger). Etter tapsforskriften § 2-3 bedømmes overskridelse av disse fartsgrensene i utgangspunktet som om den alminnelige fartsgrensen på stedet var lik den særlige grensen, men ved utmålingen av tapslengden skal det i særlig grad tas hensyn til forholdene på stedet og forseelsens farlighet. Slike skjønsmessige vurderinger bør også gjelde ved fastsettelsen av bot, og denne type overtredelser omfattes således ikke av de standardiserte bøtesatsene i vedlegget.

Er farten høyere enn det som gir høyeste bøtesats, er utgangspunktet at det skal tas ut tiltale. I intervallet før samfunnsstraff er aktuelt, skal det da normalt påstås en kort betinget fengselsstraff og bot tilsvarende minst høyeste sats i tabellen for den aktuelle fartssonen. Kan saken avgjøres med tilståelsesdom, brukes bøtesatsen for forelegg som utgangspunkt for påstanden. Ved hovedforhandling

brukes satsen for dette. Det bør vanligvis påstås betinget fengselsstraff i 15 dager ved tilståelsesdom og 18 dager dersom saken må fremmes til hovedforhandling. Prøvetiden bør regulært settes til 2 år.

For så vidt gjelder anvendelsen av samfunnsstraff og grensen mot ubetinget fengsel, vises det til riksadvokatens brev av 19. oktober 2007 til statsadvokatene og politimestrene. Påtalemyndigheten må holde seg oppdatert om rettsutviklingen på dette området og tilpasse praksis etter denne.

3. Kjøring i alkoholpåvirket tilstand

Riksadvokaten har i brev av 23. juli 2001 til statsadvokatene gitt direktiv om bøtesatser for lavpromille (promille på 0,5 eller lavere), jf. vegtrafikkloven § 22 og § 31 annet ledd bokstav a. Disse satsene videreføres i tabellen i vedlegget. Satsene gjelder for første gangs overtredelse.

I brevet fra 2001 uttaler riksadvokaten at hvis påvirkningen ligger i den øvre del av lavpromilleområdet, og det i tillegg foreligger "klart skjerpene momenter (for eksempel vanskelige kjøre- og trafikkforhold eller mange barn i bilen)", kan bøter opp til kr 15 000 anvendes. Videre uttales for nedre del av lavpromilleområdet at dersom boten skal settes lavere enn kr 5 000, kreves "helt ekstraordinære omstendigheter (som for eksempel at utenlandsk fører fra et land med vesentlig lavere inntektsnivå enn i Norge stanses på veg inn i riket)." Også disse direktiver videreføres.

Vegtrafikkloven § 31 tredje ledd annet punktum fastsetter at ved *gjentatt* kjøring med lavpromille skal det reageres med "bot eller bot og betinget fengsel", jf. nærmere Ot.prp. nr. 26 (1999–2000) side 30. Avgjøres en slik sak med forelegg, må boten være vesentlig høyere enn det som fremgår av tabellen for første gangs overtredelse.

4. Kjøring uten gyldig førerkort, manglende legeattest og ulovlig øvingskjøring

Kjøring uten gyldig førerkort (vegtrafikkloven § 24) er en typisk masseovertredelse og riksadvokaten har tatt inn satser for standardbøter i vedlegget. Bøtene bør skjerpes ved gjentakelse, og dette er reflektert i tabellen. Kjører det uten førerkort mer enn tre ganger, bør saken fremmes for retten med påstand om betinget dom og bot som ved tredje gangs kjøring. Det bør vanligvis påstås betinget fengselsstraff i 15 dager ved tilståelsesdom og 18 dager dersom saken må fremmes til hovedforhandling. Prøvetiden bør regulært settes til 2 år. Ved ulovlig kjøring mer enn fire ganger bør det påstås ubetinget fengsel.

I bøtere registeret slettes tidligere overtredelser etter 5 år og den påtaleansvarlige må derfor kontrollere i Strasak om mistenkte har eldre reaksjoner. Det bør i det minste tas hensyn til reaksjoner ilagt de siste 10–12 år.

Bøtene skal skjerpes vesentlig dersom kjøringen har skjedd i en periode hvor føreren har tappt føreretten eller det er satt sperrefrist etter vegtrafikkloven § 24a andre ledd.

Kjøring *uten førerkort for klasse BE* (kreves bl.a. for tilhenger som veier mer enn 750 kg) begått av personer som bare har førerkort for klasse B (personbil) egner seg for standardisert bøtefastsettelse ved første gangs overtredelse og er tatt inn i tabellen. Det samme gjelder første gangs kjøring *uten gyldig legeattest* for personer over 70 år, jf. vegtrafikkloven § 24 fjerde og femte ledd og førerkortforskriften § 41 første ledd annet punktum.

Også for *ulovlig øvingskjøring* (vegtrafikkloven § 26) er det hensiktsmessig med en standardisert bøtefastsettelse for de hyppigst forekommende overtredelser. Standardboten tar særlig sikte på tilfeller hvor eleven eller ledsageren er for ung. Forekommer gjentatte forgåelser, skal det foretas individuell vurdering.

5. Mangelfull sikring av last

Det er bare for den generelle farefremkallelse som ligger i for dårlig sikring av lasten (vegtrafikkloven § 23) at det er hensiktsmessig å gi standardiserte bøter. Har faren materialisert seg, for eksempel ved at lasten har falt av, må det illegges høyere bøter etter individuell vurdering. Ved graverende overtredelser bør det vurderes å ta ut tiltale. Det bør bl.a. legges vekt på lastens art, mengde og tyngde, faren for skade og om overtredelsen er begått av en yrkessjåfør. Det er selvsagt straffskjerpene om den mangelfulle sikringen har ført til ulykke, og omfanget av eventuelle skader må trekkes inn i vurderingen.

Det gis ikke standardsatser for *overlast*. For kjøretøyer med tillatt totalvekt over 3 500 kg er dette detaljregulert i forskrift 17. desember 1971 om gebyr for overlasting og i forskrift 18. desember 1987 om gebyrsatser for overlasting. Overlast av personbiler kan innebære en betydelig fare både for passasjerer og medtrafikanter, og ordinært forelegg kan her være en hensiktsmessig reaksjon. Dette må vurderes individuelt, bl.a. ut fra hvor stor overlasten er og hvor mye den antas å påvirke bilens kjøreegenskaper. Har overlastingen bidratt til ulykke, vil dette og eventuelle skader selvsagt være straffskjerpene.

Har overtredelsen skjedd på vegne av et foretak, bør det vurderes om det også skal reageres med foretaksstraff, jf. straffeloven §§ 48a og 48b.

6. Brudd på bestemmelsene om kjøre- og hviletid

I vegtrafikkloven er kjøre- og hviletid nevnt i § 13 tredje ledd og § 21 annet ledd, men disse bestemmelsene gir bare forskriftshjemmel. Den sentrale forskriften på området er forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS 2. juli 2007 nr. 877, men heller ikke her finnes de sentrale handlingsnormene. I forskriften § 1 er det bestemt at en rekke nærmere angitte forordninger gjelder som norske forskrifter. Dette gjelder bl.a. den praktisk viktige forordningen av 20. desember 1985 om bruk av fartsskriver innen veitransport (EØF nr. 3821/85) og forordningen av 15. mars 2006 (EF 561/2006), som inneholder de konkrete reglene om kjøre- og hviletid. (Begge forordningene er i norsk oversettelse inntatt som vedlegg til forskriften.)

Overholdelse av plikten til å ta nødvendig hvile er et viktig trafikksikkerhetstiltak og bidrar også til å sikre forsvarlige arbeidsforhold for sjåførene. Et nødvendig element i kontrollen med at bestemmelsene overholdes er fartsskrivere i kjøretøyene. Etter EØF nr. 3821/85 skal mange større kjøretøy som benyttes til person- eller godstransport på vei ha fartsskriver med korrekt funksjon under kjøring. Det benyttes både analoge og digitale apparater. Analoge fartsskrivere har en diagramskive som bl.a. registrerer når kjøretøyet er i bruk. Digitale fartsskrivere brukes sammen med et sjåførkort hvor bl.a. kjøretid registreres. Det er nødvendig med en streng og konsekvent håndhevelse av bestemmelsene knyttet til bruk av fartsskrivere, diagramskiver og sjåførkort for å oppnå den ønskede trafikksikkerhetsmessige gevinst.

Politidirektoratet ga i september 2008 ut en veiledning for kontroll av bestemmelsene i forskrift om kjøre- og hviletid m.v. ved innenlandsk transport og transport innen EØS-området. Det er her bl.a. angitt i hvilke tilfeller tjenestemenn som utfører kontroll skal inngi anmeldelse, og veiledningen er iaktatt ved utformingen av riksadvokatens retningslinjer. Direktoratets veiledning gir en kortfattet beskrivelse av handlingsnormene, som det vises til.

I tabellen er inntatt bøtesatser for noen av de praktisk viktigste overtredelsene og gitt henvisninger til regelverket. Satsene er også her ment for normaltillfellene og skal fravikes dersom det foreligger særlig formildende eller skjerpene omstendigheter.

For at det skal være mulig å kontrollere overholdelse av kjøre- og hviletiden for sjåfører som benytter kjøretøy med analoge ferdsskrivere, må diagramskivene brukes korrekt. Praktiske overtredelser er bl.a. at det ikke er satt inn diagramskive under kjøringen (eller den er kastet etter en tids bruk) eller at skiven er brukt i mer enn 24 timer slik at den er vanskelig å lese. (I det siste tilfellet kan det ved særlig formildende omstendigheter være tilstrekkelig med en advarsel.) I EØF nr. 3821/85 artikkel 15.5 er det fastsatt at føreren skal gi

opplysninger på diagramskiven bl.a. om navn, tidspunkt for bruk, registreringsnummer for kjøretøyet og kilometerstand. Jo flere dager dette er unnlatt, jo større blir kontrollvanskene. Også dette er overtredelser som er praktisk viktige, og tabellen inneholder progressive bøtesatser for overtredelse av pålegget om å påføre de nødvendige opplysninger på diagramskiven. Mangler korrekt utfylt skive for mer enn fire døgn, er overtredelsen så alvorlig at det må vurderes å ta ut tiltale. Det er også tatt inn i bøtesatsene to typetilfeller som knytter seg til digitalt kontrollsystem for overholdelse av kjøre- og hviletid, knyttet til fartsskriver og sjåførkort.

Har kjøringen skjedd på vegne av et foretak, bør det vurderes om det også skal reageres med foretaksstraff, jf. straffeloven §§ 48a og 48b. Bøter må her fastsettes individuelt. Et eksempel på foretaksstraff ved brudd på bestemmelsene om kjøre- og hviletid finnes i Rt. 2000 side 1451.

7. Overtredelse av vegtrafikkloven § 10 – unnlattelse av å stanse for kontroll

Den typiske forgåelse er at den som stanses for kontroll ikke viser frem dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen, eller ikke stanser for kontroll til tross for at dette er angitt ved skilt eller ved signal fra politiet (stopptegn eller blått signallys). Disse overtredelsene er tatt inn i tabellen. Riksadvokaten har tidligere, bl.a. i de årlige mål- og prioriteringsrundskriv, gjentatte ganger understreket at, bortsett fra de mer bagatellmessige overtredelser, skal overtredelser av vegtrafikkloven § 10 medføre en streng reaksjon som både tar hensyn til at det i seg selv er alvorlig å unndra seg kontroll, og farepotensialet i den enkelte sak. Det er også lagt vekt på at streng reaksjon kan være et virkemiddel som fører til at antallet farefulle forfølgelser med utrykningskjøretøy reduseres. Standardbøtene er fastsatt i samsvar med dette.

Dersom en mistenkt forsøker å unndra seg kontroll på en slik måte at det er nødvendig med forfølgelse utover det helt kortvarige, skal tiltale vurderes.

8. Overtredelse av vegtrafikkloven § 12 – brudd på plikter ved trafikkuhell

Bøter er bare aktuelt som reaksjon på overtredelser av vegtrafikkloven § 12 ved brudd på plikten til å melde fra. Er hjelpeplikten ikke oppfylt, skal det som regel tas ut tiltale, i hvert fall overfor den som har voldt ulykken.

I tabellen er tatt inn standardbot for ikke å ha meldt fra om trafikkuhell med materiell skade hvor det ikke er noen til stede som kan ivareta skadelidtes tarv, jf. § 12 tredje ledd fjerde punktum. Botens størrelse er satt med tanke på mindre omfattende materielle skader. Er skaden omfattende, må det vurderes langt høyere bot, eventuelt tiltale.

Tabellen inneholder også en standardbot for å ha unnlatt å melde fra om trafikkuhell med personskaade, jf. § 12 tredje ledd første punktum. Satsen er satt med tanke på uhell med mindre personskaader. Er det ikke meldt fra til tross for større personskaader, vil det være aktuelt med tiltale, i alle fall om det også foreligger brudd på hjelpeplikt.

Riksadvokaten minner om at vegtrafikkloven § 33 nr. 1 fjerde ledd fastsetter at føreretten skal tapes for alltid dersom rettighetshaveren ved bruk av motorvogn har voldt eller medvirket til trafikkuhell og blir ilagt straff for å ha unnlatt å yte hjelp til noen som kom til skade ved uhellet.

9. Andre overtredelser som er tatt med i tabellen

I tabellen er også inntatt standardbøter for:

- Overtredelse av vegtrafikkloven § 13a – utstyr som varsler trafikk kontroll (besittelse og bruk av radar- eller laservarsler).
- Kjøring med uregistrert motorvogn (vegtrafikkloven § 17). Standardbøtene gjelder kjøring med motorvogn som ikke er *registrert*. Kjøring med registrert motorvogn, men hvor foreskrevet *kjennemerke* mangler, jf. forskrift om bruk av kjøretøy § 2-5 omfattes av ordningen med forenklet forelegg, jf. forskrift om forenklet forelegg § 1 nr. 7 bokstav g).

Standardboten for bruk av prøvekjennetegn gjelder bruk av slikt kjennetegn i inntil ett døgn etter at gyldighetstiden er utløpt. Ved lengre tids bruk kan veiledning finnes i satsen for kjøring med uregistrert motorvogn for øvrig (første gang).

- Manglende medføring og bruk av kjettinger for tunge kjøretøy på glatt føre. Bestemmelser om dette er fastsatt i forskrift om bruk av kjøretøy 25. januar 1990 nr. 92 § 1-4, som er gitt i medhold av vegtrafikkloven § 13. Dersom manglende bruk av kjettinger har ført til trafikkuhell eller konkret fare, bør også vegtrafikkloven § 3 anvendes og boten settes vesentlig høyere, eventuelt tiltale utferdiges.

10. Konkurrence

Ikke sjelden rammes en handling av flere bestemmelser i vegtrafikkloven eller forskrifter gitt i medhold av loven, eller også av bestemmelser i straffeloven. Tiltaler og forelegg skal søkes utformet slik at de gjenspeiler de vesentlige sider ved overtredelsen.

Særlig praktisk er dette ved uaktsom kjøring som rammes av vegtrafikkloven § 31, jf. §3. Ved dødsulykker og ulykker med personskaade skal således både vegtrafikkloven § 3 og straffeloven §§ 239, 238 eller 237 være med når vilkårene for dette er oppfylt. Slik markeres at handlingen både krenker den offentlige interesse knyttet til trafikksikkerhet og innebærer en integritetskrenkelse av en eller flere enkeltpersoner.

Ved materiell skade på andres eiendom eller eiendeler, bør straffeloven § 391 anvendes i konkurrans med vegtrafikkloven § 3 når vilkårene i § 391, herunder påtaleregelen i § 408 annet ledd, er oppfylt.

Uaktsom kjøring rammes ikke sjelden både av § 3 og andre handlingsnormer i vegtrafikklovgivningen. Gjermingspersonen har for eksempel både overtrådt § 3 og kjørt for fort eller med promille eller foretatt en farlig forbikjøring. I utgangspunktet må påtalemyndigheten ved slike kombinerte overtredelser foreta en konkret vurdering av hva som er den adekvate reaksjon. Dersom begge (eller alle) overtredelsene vurdert hver for seg skulle medført bøtestraff etter standardiserte satser, kan prinsippet i forskriften om forenklet forelegg § 2 om fellesbot gi veiledning. Her bestemmes at den høyeste bot gis fullt ut samtidig som summen av de øvrige bøter reduseres med 50 %. En slik fremgangsmåte ved utmålingen er enkel å praktisere og vil samsvare godt med straffeloven § 63 første ledd, samtidig som den ivaretar hensynet til likebehandling. Hvis det tas ut tiltale, får straffeloven § 63 annet ledd og eventuelt § 62 første ledd anvendelse. (For liten avstand til forankjørende vil regelmessig innebære overtredelse både av vegtrafikkloven § 4, jf. trafikkreglene § 5 nr. 3 og vegtrafikkloven § 3 og her er det derfor lagt opp til en standarbot som fanger opp begge overtredelsene, jf. foran under punkt 1).

Anvendelse av § 3 i konkurrans med andre bestemmelser kan ha betydning for tap av føreretten, se tafs forskriften § 2-5.

IV. BESLAG AV FØRERKORT

1. Innledning

I brev av 30. januar 2008 har Justisdepartementet lagt til grunn at etter endringen i vegtrafikkloven ved lov 4. juli 2003 nr. 77 hører det under riksadvokaten å gi direktiver om beslag av førerkort. Retningslinjene nedenfor erstatter således de direktiver som er gitt i Politidirektoratets rundskriv nr. 1/2007 pkt. 3.8 (ny håndhevingsinstruks i førerkortsaker), også inntatt i direktoratets instruks for politiets trafikkjeneste (GP 4027), pkt 06.2. Direktoratets instruks videreføres i det vesentlige, men er gjort mer kortfattet.

2. Vilkår for beslag

Vegtrafikkloven § 33 nr. 3 lyder som kjent slik:

” Finner politiet at fører eller eier av motorvogn eller den som på eierens vegne har rådigheten over motorvognen med skjellig grunn er mistenkt for et straffbart forhold som kan medføre tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn, kan en polititjenestemann midlertidig tilbakekalle føreretten og ta førerkortet fra ham. Spørsmålet om å opprettholde midlertidig tilbakekall av føreretten og beslaget skal snarest mulig forelegges for en tjenestemann som hører til påtalemyndigheten. Beslutningen skal være skriftlig. Dersom den mistenkte ikke samtykker i det midlertidige tilbakekallet av føreretten og beslaget, må spørsmålet innen 3 uker oversendes tingretten til avgjørelse.”

Kravet om ”skjellig grunn til mistanke” innebærer at det må foreligge sannsynlighetsovervekt for at mistenkte har begått et straffbart forhold som kan medføre tap av føreretten. Vurderingen må skje på grunnlag av bevis situasjonen på avgjørelsestidspunktet. Såkalte ”rutinemessige beslag” av førerkort selv ved alvorlige trafikkulykker er i strid med loven og skal ikke forekomme. Det må alltid vurderes konkret om lovens vilkår er oppfylt, og riksadvokaten understreker politimesterens ansvar for at også personell i ordinær ordens- og trafikkjeneste har korrekt regelforståelse.

Førerkort skal bare beslaglegges dersom overtredelsen er av en slik karakter at den må forventes å ville bli fulgt opp med fastsettelse av tap av førerett i den dom eller det forelegg som avslutter saken. Dersom overtredelsen er blant dem som skal føre til tap av førerett, jf. bl.a. tapsforskriften §§ 2-2 til 2-5, og vilkåret om skjellig grunn til mistanke er oppfylt, skal det normalt foretas beslag. Er tjenestemannen på stedet i tvil om vilkårene for beslag foreligger, skal spørsmålet drøftes med jourhavende jurist i politidistriktet.

Ved andre straffbare handlinger enn overtredelser av trafikklovgivningen må tap av førerett – og derved også beslag – begrunnes i allmenne hensyn, jf. tapsforskriften § 2-6 som bl.a. setter som vilkår at det er ”klar sammenheng” mellom bruken av motorvogn og den straffbare handling. Et eksempel på opprettholdt beslag ved brudd på straffeloven finnes i Høyesteretts ankeutvalgs kjennelse i Rt. 2008 side 434. Siktelsen gjaldt en legemsbeskadigelse som var direkte foranlediget av bruk av bil og skjedde i umiddelbar tilknytning til en trafikk situasjon. Et annet lovbrudd som kan gi grunnlag for beslag, og senere tap av førerett, kan være bruk av kjøretøy til annen straffbar virksomhet, for eksempel grove overtredelser av tolloven § 61 jf. § 66, se Rt. 2007 side 1503.

På samme måte som for bruk av tvangsmidler etter straffeprosessloven, jf. § 170a, skal det vurderes om beslag av førerkortet vil være et

uforholdsmessig inngrep. Her må det på den ene side ses hen til overtredelsens karakter og alvorlighet og styrken av de trafikksikkerhetsmessige eller allmenne hensyn som tilsier at føreren straks tas ut av trafikken, og på den annen side til hvilke konsekvenser et midlertidig tilbakekall av førerett vil få for føreren.

3. Beslagskompetanse

Beslutning om midlertidig tilbakekall av førerett kan treffes av en polititjenestemann på stedet, men skal snarest mulig forelegges for påtalemyndigheten, jf. vegtrafikkloven § 33 nr. 1 første og annet punktum. Påtalejuristen skal utferdige en skriftlig og datert beslutning hvor det fremgår om beslaget opprettholdes. Førerkortet skal straks leveres tilbake dersom beslaget ikke opprettholdes.

4. Iverksettelse av beslag – samtykke

Gjøres ikke beslaget på stedet, bør dette vanligvis foretas så snart det er klart at det er grunnlag for det. Beslag bør i alle fall vurderes senest samtidig som det tas ut tiltale, forutsatt at påtalemyndigheten vil påstå tap av førerett.

Påtalemyndigheten kan ikke beholde førerkortet ut over tre uker fra beslagstidspunktet uten samtykke fra innehaveren eller ved at begjæring er oversendt tingretten innen fristen. Politiet skal derfor spørre om siktede samtykker i beslag samtidig som retten til å nekte presiseres. Siktete skal også orienteres om at samtykket fritt kan trekkes tilbake, og at tilbakekall medfører at saken blir sendt tingretten dersom førerkortet ikke tilbakeleveres.

Tilbakekall av samtykke kan skje formløst. Anmodning om utlevering av førerkortet skal regnes som tilbakekall. Trekkes samtykket tilbake, løper en ny tre ukers frist for politiet til å oversende saken til tingretten.

5. Oversendelse til tingretten – utlevering ved manglende kjennelse

Samtykker ikke mistenkte i beslag, er det etter loven tilstrekkelig at begjæring sendes retten innen 3 uker (kjennelse behøver ikke være avsagt innen treukersfristen). Politiet skal likevel sende saken til retten *straks* det er klart at siktede ikke samtykker, slik at avgjørelse kan treffes snarest mulig. Er begjæring ikke sendt innen fristen, må førerkortet tilbakeleveres.

Politidirektoratet har i håndhevingsinstruksen for førerkortsaker bestemt at i enkelte tilfeller skal førerkortet tilbakeleveres dersom rettens kjennelse ikke foreligger innen nærmere bestemte frister. Riksadvokaten finner det ikke riktig å endre dette nå og viderefører disse retningslinjene slik:

Dersom tap av førerrett er aktuelt som følge av

- fartsoverskridelse
- kjøring med "lavpromille" (0,5 promille eller lavere)
- uaktsom kjøring uten personskaide

skal førerkortet tilbakeleveres dersom tingrettens kjennelse for beslag ikke er avsagt innen 4 uker fra beslagstidspunktet, eller fra det tidspunkt tilbakekall av samtykke ble kjent for politiet.

I andre tilfeller kan politiet beholde førerkortet inntil rettens kjennelse foreligger uavhengig av tidsforløpet, men riksadvokaten understreker at også slike saker bør påskyndes mest mulig.

6. Varigheten av beslaget

Tingretten samtykker ofte i beslag "inntil saken er endelig avgjort". Førerkortet må likevel senest utleveres når beslaget har vart like lenge som forventet tapsperiode.

Har tingretten bestemt at førerkortet ikke skal beslaglegges ut over en bestemt dato, må førerkortet enten utleveres ved beslagstidens utløp, eller begjæring om fortsatt beslag fremsettes så tidlig at retten kan avsi ny kjennelse før fristen har løpt ut. Er ikke kjennelse avsagt innen fristens utløp, må førerkortet utleveres.

Utløper beslagsperioden før saken er pådømt av retten, skal mistenkte ved tilbakelevering av førerkortet orienteres om at retten fastsetter endelig tid for tap av førerretten og kan gi pålegg om ny førerprøve.

7. Ikke klageadgang til overordnet påtalemyndighet

Fører kortreaksjoner er ikke nevnt i oppregningen i straffeprosessloven § 59a første ledd av påtaleavgjørelser det kan klages over. Prinsippet i § 59a annet ledd nest siste punktum om at det ikke er klagerett over avgjørelser som kan bringes inn for retten, tilsier at det ikke er klagerett over avgjørelser om midlertidig tilbakekall av førerrett.

Tor-Aksel Busch

Knut H. Kallerud
ass. riksadvokat

Harald Strand
førstestatsadvokat