

VEGTRAFIKKOVERTREDELSE R – BØTESATSER, BESLAG AV FØRERKORT MV.

I. INNLEDNING

Riksadvokatens rundskriv nr. 3/2009 erstattes med dette ajourførte rundskrivet.

Standardisering av bøtesatser ved trafikkovertridelser er særlig hensiktsmessig for de lovbrudd det er mange av (masseovertridelser), som ikke kan avgjøres ved forenklet forelegg og hvor det i praksis gjennomgående er lite rom for skjønn. Rundskrivet er fremdeles konsentrert om slike forhold, og gir ikke retningslinjer for alle typer vegtrafikkovertridelser. For at retningslinjene skal bli så konkrete som mulig, og enkle å bruke i praksis, er tabellen med bøtesatser videreført, se vedlegg. Det er gitt en generell omtale av satsene i punkt II, og de enkelte lovbruddskategoriene er behandlet i punkt III.

Tap av førerrett er detaljert regulert i forskrift 19. desember 2003 nr. 1660 om tap av retten til å føre motorvogn mv. (tapsforskriften (førerettforskriften)), og prikkbelastning følger av egen forskrift 19. september 2003 nr. 1164. Disse behandles følgelig ikke i rundskrivet. Tapsforskriften omhandler ikke midlertidig tilbakekall av førerrett ("beslag") etter vegtrafikkloven § 33 nr. 3, og retningslinjer om dette videreføres i punkt IV nedenfor.

Rundskrivet gjelder fortsatt bare for påtalemyndighetens ansvarsområde. Forvaltningssanksjoner på grunnlag av overtridelser av vegtrafikklovgivningen, for eksempel overlastgebyr etter vegtrafikkloven § 36a og forbud mot bruk av kjøretøy i medhold av vegtrafikkloven § 36, behandles ikke. Også tilbakekall av førerrett etter vegtrafikkloven § 34, om helsekrav og andre særlige forhold, faller utenfor rundskrivet. Vedtak etter denne bestemmelsen treffes av politiet som forvaltningsorgan, med klagerett til Politidirektoratet.¹

II. NÆRMERE OM BØTESATSENE

Standardbøtene er fastsatt med utgangspunkt i de oppjusterte satsene i forskrift 29. juni 1990 nr. 492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker, endringene i forskrift om gebyr for visse overtridelser av vegtrafikklovgivningen 26. mars 2021 nr. 963 og bøtedirektivene i politidistriktene. Retningslinjene må suppleres med tapsforskriften.

Utgangspunktet ved masseovertridelser er at boten utmåles skjematisk. Standardbøtene skal benyttes med mindre spesielle omstendigheter tilsier et annet bøtenivå, eksempelvis grunnet kjøretøyets tyngde og størrelse, eller dersom forholdet tilsier en annen strafferettslig reaksjon.

¹ Jf. Politidirektoratets rundskriv 2017/003 av 12. mai 2017 håndhevingsinstruks i førerkortsaker m.v.

Etter straffeloven § 78 bokstav f skal en uforbeholden tilståelse tas i betraktning ved straffutmålingen i formildende retning. 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 i forelegg.² Rabatten er om lag 1/6 i slike tilfeller.³ Dersom forelegget ikke vedtas slik at saken må fremmes for retten bortfaller rabatten, og bøtepåstanden skal forhøyes tilsvarende. Tabellen i vedlegget har derfor to sett bøtesatser, i tillegg til satsene for forenklet forelegg. I en hovedforhandling bør det legges ned påstand om saksomkostninger i saker om ikke vedtatte forelegg.

Subsidiær fengselsstraff fastsettes i utgangspunktet i samsvar med forskrift om forenklet forelegg § 3, jf. straffeloven § 55.

Påtalemyndigheten bør utvise en viss varsomhet med å bøtelegge mindre alvorlige medvirkningshandlinger etter vegtrafikkloven som ble kriminalisert ved innføringen av en generell medvirkningsbestemmelse i straffeloven 2005.⁴ Den nærmere avgrensningen av medvirkningsansvaret må finne sted i praksis.⁵

III. NÆRMERE OM OVERTREDELSER SOM GIR GRUNNLAG FOR STANDARDISERT BOT

1. Vegtrafikkloven § 3

Vegtrafikkloven § 3 rammer ulike forhold, og anvendes på alt fra hendelser som grenser mot hendelige uhell, til hensynsløs kjøring med dødsulykke til følge. Variasjonene i arten, graden av skyld og konsekvensene av overtredelsene, gjør at brudd på 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 ensartet at reaksjonen gjennomgående ikke fordrer noe konkret skjønn.

Brudd på de øvrige handlingsnormene i vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter kan også ofte subsumeres 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, og ikke bare etter § 4 jf. trafikkreglene § 12, eller forenklet forelegg etter forskriften § 1 nr. 5. Det samme gjelder kjøring mot rødt lys med fare for påkjørsel av fotgjenger eller kollisjon, jf. vegtrafikkloven § 5 og skiltforskriften §§ 23 og 24, se også forskriften om forenklet forelegg § 1 nr. 2. Om konkurrans vises for øvrig til pkt. 10 nedenfor.

Når et forsettlig eller uaktsomt trafikklovbrudd har ført til død eller alvorlig personskade, skal det normalt tas ut tiltale. For en gjennomgang av aktsomhetsnormen etter straffeloven §§ 280 og 281, jf. vegtrafikkloven § 31 første ledd siste setning, vises bl.a. til HR-2018-2189-A og HR-2018-1658-A med videre henvisninger.⁶ Straffutmålingen i slike saker vil måtte variere betydelig, og det kan vanskelig gis nærmere påtalemessige retningslinjer. Det kan være grunn til

² Jf. Rt. 2005 s. 641.

³ Riksadvokatens rundskriv om tilståelsesrabatt nr. 3/2007 pkt. II, 5.

⁴ Straffeloven § 15 jf. § 1, jf. Prp. 64 L (2014-2015) s. 152.

⁵ Riksadvokatens rundskriv ny straffelov nr. 2/2015 pkt. IV, 3.

⁶ Jf. bl.a. Ot.prp. nr. 22 (2008-2009) s. 190 flg.

å vurdere om påtaleunntatelse er en tilstrekkelig reaksjon ved uaktsom forvoldelse av en nærståendes død.⁷ Er uaktsomheten grov, er påtaleunntatelse ikke et alternativ.

I valget mellom forelegg og tiltale skal det særlig legges vekt på skyldgraden, herunder graden av uaktsomhet, samt skadeomfanget. I graverende tilfeller, eksempelvis ved forsett eller kvalifisert uaktsomhet der det lett kunne vært voldt større skade, bør påstand om ubetinget fengsel overveies. Det samme gjelder der kravene til førerens aktsomhet skjerpes, eksempelvis ved gangfelt, vegkryss eller når det er barn langs veien.

Selv om kjøringen har ført til mindre alvorlig personskade enn nevnt i straffeloven § 280, bør det reageres med tiltale og påstand om betinget fengsel og bot eller ubetinget fengselsstraff dersom kjøringen må karakteriseres som utpreget hensynsløs. Bot alene vil vanligvis bare være adekvat ved trafikkulykker med personskader hvor skaden er beskjedent og det, til tross for at vegtrafikkloven § 3 er overtrådt, er relativt lite å bebreide sjåføren. Slike saker må vurderes konkret, og er ikke tatt inn i tabellen.

Ved ulykker med bare materielle skader bør normalreaksjonen 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, viderefører riksadvokaten standardisering av bøtene, og det er tatt utgangspunkt i forskriften om forenklet forelegg. 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 03.8.⁸ 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, jf. vegtrafikkloven § 5 eller § 6 andre ledd, er godt egnet for standardisert bøtefastsettelse. I tabellen for slike overtredelser er det tatt utgangspunkt i forskriften om forenklet forelegg.

Etter trafikkreglene § 13 nr. 4-6 gjelder det særskilte fartsgrenser for noen typer kjøretøy (motorvogn med tillatt totalvekt over 3.500 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 må det i særlig grad tas hensyn til forholdene på stedet og lovbruddets 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 høyeste sats i tabellen for den aktuelle fartssonen. Kan saken avgjøres med tilståelsesdom, brukes bøtesatsen for forelegg som utgangspunkt for påstanden.

⁷ Jf. Ot.prp.nr.22 (2008-2009) pkt.16.6, jf. Innst.O.nr.72 (2004-2005) pkt. 8.2., Innst.O.nr.73 (2008-2009) s. 43.

⁸ Politidirektoratet Instruks for Politiets Trafikktjeneste GP-4027 15. juni 2020.

Ved hovedforhandling brukes satsen for dette. Det bør vanligvis påstås betinget straff i 15 dager ved tilståelsesdom, og 18 dager dersom saken må fremmes til hovedforhandling.

For så vidt gjelder anvendelsen av samfunnsstraff og grensen mot ubetinget fengsel vises til riksadvokatens brev av 19. oktober 2007 med veiledende norm for påstand om samfunnsstraff i ulike hastighetssoner.⁹ Retningslinjene er fulgt i rettspraksis¹⁰ og videreføres uendret bl.a. slik:

Fartsgrense	Samfunnsstraff fra og med	Fengsel fra og med
50 km/t	92 km/t	96 km/t
60 km/t	110 km/t	115 km/t
70 km/t	120 km/t	125 km/t
80 km/t	130 km/t	136 km/t
90 km/t	142 km/t	150 km/t
100 km/t	155 km/t	165 km/t

Påtalemyndigheten må holde seg oppdatert om rettsutviklingen og tilpasse praksis etter dette.

3. Kjøring i ruspåvirket tilstand

Det alminnelige utmålingsprinsippet ved promillekjøring gjelder ikke ved kjøring med lavpromille eller lav påvirkningsgrad, og det skal ved utmåling av boten særlig tas hensyn til graden av påvirkning og hvilke farer kjøringen har medført.¹¹ Riksadvokatens direktiv om bøtesatser for lavpromille eller lav påvirkningsgrad, dvs. promille på 0,5 eller lavere, jf. vegtrafikkloven § 22 og § 31 andre ledd bokstav a, videreføres i tabellen i vedlegget.¹² Normalreaksjonen for første gangs overtredelse er bøter.

Hvis påvirkningen ligger i den øvre del av lavpromilleområdet og det i tillegg foreligger klare skjerpene momenter, for eksempel vanskelige kjøre- og trafikforhold eller barn i bilen, kan bøter over maksimalsatsen anvendes. For nedre del av lavpromilleområdet kan boten settes lavere enn minstesatsen dersom det foreligger helt ekstraordinære omstendigheter, eksempelvis når en utenlandsk fører i en personbil fra et land med vesentlig lavere inntektsnivå enn i Norge stanses på veg inn i landet.

For kjøring under påvirkning av andre berusende eller bedøvende midler enn alkohol, og som det ikke er satt faste grenser for, vurderes det konkret om vedkommende var påvirket under kjøringen og har overtrådt handlingsnormen i vegtrafikkloven § 22 første ledd.¹³ Straffutmålingsgrensene i vegtrafikkloven § 31 andre ledd gjelder "så langt dei passsar".¹⁴

Vegtrafikkloven § 31 fjerde ledd andre punktum fastsetter at gjentatt kjøring med lavpromille som regel straffes med "bot eller bot og betinget fengsel".¹⁵ Avgjøres en slik sak med

⁹ RA-2007-268

¹⁰ Jf. bl.a. Rt. 2007 s. 570 og Rt. 2007 s. 577.

¹¹ Jf. bl.a. Ot.prp.nr. 26 (1999-2000) s. 29.

¹² Jf. riksadvokatens brev 23. juli 2001 Ny påvirkningsgrense for alkohol i vegtrafikkloven – straffnivå.

¹³ Jf. forskrift om faste grenser av 20. januar 2012.

¹⁴ Jf. Prop. 9 L (2010-2011) s. 66.

¹⁵ Jf. bl.a. Ot.prp.nr. 26 (1999-2000) s. 30.

forelegg, må boten være vesentlig høyere enn det som fremgår av tabellen for første gangs overtredelse.

Overlatelsesmedvirkning straffes likt som selvstendig overtredelse, og med samme intervaller som i vedlegget.¹⁶

4. Kjøring uten gyldig førerett og ulovlig øvingskjøring

Kjøring uten førerett og gyldig førerkort eller kompetansebevis, jf. vegtrafikkloven § 24 første ledd første punktum, er en gjengs masseovertredelse og satser for standardbøter videreføres. Bøtene bør skjerpes ved gjentakelse, og dette gjenspeiles i tabellen. Kjøres det uten førerett 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 straff i 15 dager ved tilståelsesdom og 18 dager dersom saken må fremmes til hovedforhandling. Ved ulovlig kjøring mer enn fire-fem ganger bør det som hovedregel påstås ubetinget fengsel.¹⁷ Ved påtaleavgjørelsen bør det undersøkes og tas hensyn til strafferettslige reaksjoner for tilsvarende lovbrudd ilagt de siste 10 år.¹⁸

Dersom føreren har unnlatt å medbringe førerkort, kompetansebevis eller vognkort, kan overtredelsesgebyr ilegges.¹⁹

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

Kjøring *uten førerett for klasse BE* (kreves bl.a. for tilhenger med tillatt totalvekt på høyst 3.500 kg) begått av personer som bare har førerett for klasse B (personbil) egner seg for standardisert bøtefastsettelse ved første gangs overtredelse, og er videreført i tabellen.²⁰

Førerkort utstedes nå som hovedregel med en administrativ gyldighetstid på 15 år for de lettere førerkortklassene, jf. førerkortforskriften § 4-1 første ledd, og med en administrativ gyldighetstid i henhold til helseattestens varighet for tyngre førerkortklasser, jf. førerkortforskriften § 4-1 andre ledd. For de tyngre førerkortklassene vil den administrative gyldighetstiden og føreretten være sammenfallende. Men for de lettere førerkortklassene tapes ikke føreretten selv om den administrative gyldighetstiden for førerkortet er utløpt. Førerkort og/eller førerett, herunder yrkessjåførkompetansens gyldighet, som er utløpt med inntil tre måneder, vil fra 1. september 2021 kunne medføre overtredelsesgebyr.²¹ Endringene er hensyntatt, også ved fastsettelsen av bøtesatsene i vedlegget ved første gangs overtredelse, og ved at en har fjernet satsene for lett motorsykel. Bot skal normalt først ilegges der førerettens gyldighet er utløpt med over tre måneder, og i tilfeller der overtredelsesgebyr ikke er aktuelt etter forskriften.²²

Også for *ulovlig øvingskjøring*, jf. vegtrafikkloven § 26, er det hensiktsmessig å videreføre en standardisert bøtefastsettelse for de hyppigst forekommende overtredelser. Standardboten tar

¹⁶ Jf. Rt. 2009 s. 1048.

¹⁷ Jf. HR-2020-1960-A avsnitt 24.

¹⁸ Jf. straffeloven § 77 bokstav k, Rt. 2008 s. 1210 avsnitt 11, jf. tapsforskriften § 3-10 andre ledd.

¹⁹ Jf. forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen § 8 bokstav a., b. og d.

²⁰ Jf. førerkortforskriften § 3-11.

²¹ Jf. forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen § 8 bokstav c. og e.

²² Jf. forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen § 3.

særlig sikte på tilfeller hvor eleven eller ledsageren er for ung. Ved gjentatte forgåelser må det foretas en individuell vurdering.

5. Mangelfull sikring av last

Det er bare for den generelle farefremkallelse som ligger i for dårlig sikring av lasten, jf. vegtrafikkloven § 23, at det fremdeles er hensiktsmessig å gi standardiserte bøter. Har faren materialisert seg, for eksempel ved at lasten har falt av og ned på veibanen, må det ilegges høyere bøter etter en konkret 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 straffeskjerpene 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 konkret, bl.a. ut fra hvor stor overlasten er og hvor mye den antas å påvirke bilens kjøreegenskaper. Har overlasten bidratt til ulykke, vil dette og eventuelle skader selvsagt være straffeskjerpene. Overlastet kjøretøy med tillatt totalvekt *t.o.m. 3.500 kg* når overlasten utgjør over 30 % eller over 500 kg mer enn tillatt totalvekt kan ilegges overtredelsesgebyr.²³

Har overtredelsen skjedd på vegne av et foretak, bør det vurderes om det også skal reageres med foretaksstraff, jf. straffeloven §§ 27 og 28.

6. Brudd på bestemmelsene om kjøre- og hviletid ved yrkestransport

I vegtrafikkloven er kjøre- og hviletid nevnt i § 13 tredje ledd og § 21 andre ledd, men disse bestemmelsene gir bare forskriftshjemmel. Den sentrale forskriften på området er forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS. De sentrale handlingsnormene fremkommer i en rekke nærmere angitte "EF"-, "EU"- og "EØS"-forordninger som det i forskriftens § 1 er bestemt at gjelder som norske forskrifter. Dette gjelder bl.a. fartsskriverforordningen av 4. februar 2014 (EF nr. 165/2014) og forordningen av 15. mars 2006 (EF nr. 561/2006) som inneholder de konkrete reglene om kjøre- og hviletid.

Overholdelse av plikten til å ta nødvendig hvile er viktig for trafikksikkerheten, og bidrar også til å sikre forsvarlige arbeidsforhold for sjåførene. Et nødvendig element i kontrollen med at bestemmelsene overholdes er fartsskriverne i kjøretøyene. Førere av kjøretøy/vogntog med registrert totalvekt over 3.500 kg eller med mer enn ni sitteplasser kommer inn under kjøre- og hviletidsreglene jf. EF nr. 165/2014 art. 3.1. Slike større kjøretøy som benyttes til person- eller godstransport på vei skal ha fartsskriver som skal være i korrekt funksjon under kjøring. Det er nødvendig med en streng og konsekvent håndhevelse av bestemmelsene knyttet til bruk av fartsskriverne, diagramskiver og førerkort for å oppnå den ønskede trafikksikkerhetsmessige gevinst.

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

²³ Jf. forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen § 10 første ledd bokstav h.

For at det skal være mulig å kontrollere overholdelse av kjøre- og hviletiden for sjåførere som fortsatt 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) og at skiven er brukt i mer enn 24 timer slik at den er vanskelig å lese. (I det siste tilfellet kan det etter omstendighetene være tilstrekkelig med en advarsel.) I EF 165/2014 artikkel 34.6 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 fremdeles 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.

Bøtesatsene som knytter seg til digitalt kontrollsystem for overholdelse av kjøre- og hviletid, knyttet til fartsskriver og sjåførkort, er oppdatert og vedlegget justert etter endringer som får virkning 1. september 2021, jf. forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen §§ 8 flg. I tillegg vil det bli gitt hjemmel for overtredelsesgebyr for utilstrekkelig hviletid etter nærmere detaljerte bestemmelser i nevnte forskrift §§ 13 og 14. Der det foreligger utilstrekkelig døgn- eller ukehviletid som overskrider grensene for overtredelsesgebyr, og er i strid med EØF 561/2006 art. 8, er lovbruddene egnet for forelegg med en sats som overstiger overtredelsesgebyret.²⁴

Har kjøringen skjedd på vegne av et foretak, bør det vurderes om det også skal reageres med foretaksstraff, jf. straffeloven §§ 27 og 28.²⁵ Bøter må her fastsettes individuelt.

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

Den typiske overtredelse 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 ved stopptejn eller blått signallys. Disse overtredelsene er tatt inn i tabellen. Riksadvokaten fastholder at overtredelser av vegtrafikkloven § 10, bortsett fra de minst alvorlige overtredelsene, skal 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 vektlegges at en streng reaksjon kan være et virkemiddel som fører til at antallet farefulle forfølgelser med utrykningskjøretøy reduseres. Standardbøtene er videreført 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. Ubetinget fengsel er bl.a. aktuelt ved forfølgelse som medfører stor fare for medtrafikanter og andre.²⁶

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

Bøter er fortsatt 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 videreført 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

²⁴ Eksempelvis ved tilstrekkelig døgnhvile på mindre enn 11 timer, dersom redusert døgnhvile ikke er tillatt, fra og med 4 timer til 8,5 timer, jf. forskriften § 13 bokstav a.

²⁵ Rt. 2000 s. 1451 er et relevant eksempel på foretaksstraff ved brudd på bestemmelsene om kjøre- og hviletid.

²⁶ Jf. bl.a. Rt. 2007 s. 665 avsnitt 13.

punktum. Botens størrelse er satt med tanke på mindre omfattende materielle skader. Er skaden omfattende, må det vurderes langt høyere bot, eventuelt tiltale.

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

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 det videreført standardbøter for:

- Overtredelse av vegtrafikkloven § 13a om utstyr som varsler trafikkontroll, besittelse og bruk av radar- eller laservarsler.
- Kjøring med uregistrert motorvogn, jf. vegtrafikkloven § 17. Standardbøtene gjelder kjøring med motorvogn som ikke er *registrert*. Kjøring med registrert motorvogn, men hvor foreskrevet *kjennemerke mangler*,²⁷ omfattes nå av ordningen med overtredelsesgebyr.²⁸

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 *bruk* av kjettinger for tunge kjøretøy på glatt føre. Bestemmelser om dette er fastsatt i forskrift om bruk av kjøretøy § 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 bør det tas ut tiltale. Ved manglende "*medføring*" av kjetting kan det ilegges overtredelsesgebyr.²⁹

10. Konkurrens

Ikke sjelden rammes en handling av flere bestemmelser i vegtrafikkloven eller forskrifter gitt i medhold av loven, eller også av bestemmelser i straffeloven mv. Tiltaler og forelegg skal søkes utformet slik at de gjenspeiler de vesentlige sider ved overtredelsen og er informative.³⁰

Særlig praktisk er dette ved uaktsom kjøring som rammes av vegtrafikkloven § 31, jf. § 3. Ved dødsulykker og ulykker med personskade skal således både vegtrafikkloven § 3 og straffeloven §§ 280 og 281 gis anvendelse når vilkårene er oppfylt. Slik markeres at handlingen både krenker den offentlige interesse i trafikksikkerhet, og innebærer en integritetskrenkelse av en eller flere enkeltpersoner.

²⁷ Jf. forskrift om bruk av kjøretøy 25. januar 1990 nr. 92 § 2-6.

²⁸ Jf. forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen § 10 første ledd bokstav e.

²⁹ Jf. forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen § 9.

³⁰ Jf. riksadvokatens rundskriv nr. 3/2018 pkt. 4.10.2.

Ved materiell skade på andres eiendom eller eiendeler bør straffeloven § 351 anvendes i konkurrans med vegtrafikkloven § 3 når vilkårene i § 351, herunder påtaleregelen i straffeprosessloven § 62 a andre ledd om allmenne hensyn, tilsier påtale.

Uaktsom kjøring rammes ikke sjelden både av § 3 og andre handlingsnormer i vegtrafikklovgivningen. Gjerningspersonen 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 %. Saken kan likevel ikke avgjøres ved forenklet forelegg dersom den samlede boten etter forskriftsbestemmelsene overstiger den til enhver tid fastsatte sum i forskriften. En slik fremgangsmåte ved utmålingen er enkel å praktisere og vil samsvare godt med gjeldende rett, samtidig som den ivaretar hensynet til likebehandling. Hvis det tas ut tiltale, får straffeloven § 77 bokstav k 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 standardbot 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 tapsforskriften § 2-5.

Ved kjøring i påvirket tilstand, der påvirkningen skyldes ulovlig bruk av andre berusende eller bedøvende midler enn alkohol, og stoffet er narkotika etter legemiddeloven § 22, bør legemiddeloven § 31 jf. § 24 anvendes i konkurrans med vegtrafikkloven § 31 jf. § 22.

IV. BESLAG AV FØRERKORT

1. Innledning

Det hører under riksadvokaten å gi direktiver om beslag av førerkort.³¹ Retningslinjene nedenfor viderefører de direktiv som ble gitt i rundskriv nr. 3/2009. Det vises for øvrig til Politidirektoratets rundskriv 2017/003 av 12. mai 2017 håndhevingsinstruks i førerkortsaker mv.

Behandlingen av saker om midlertidig beslag av førerkort med grunnlag i vegtrafikkloven § 33 nr. 3 første og andre punktum, skjer ikke "i medhold av" straffeprosessloven.³² Forvaltningsloven gjelder dermed for denne typen saker.³³

Tap av førerett er ikke klassifisert som straff i straffelovens forstand, jf. straffeloven § 30 bokstav h, men er ansett som straff i relasjon til EMK Protokoll 7 art. 4 nr. 1, jf. Rt. 2002 s. 1216. Beslag etter vegtrafikkloven § 33 nr. 3 er ikke i strid med forbudet om dobbelstraff, jf. bl.a. Rt. 2000 s. 1969, eller i strid med kravet om "fair trial" i EMK art. 6 nr. 1 og uskyldspresumsjonen i EMK art. 6 nr. 2, jf. Rt. 2000 s. 2105.

³¹ I brev av 30. januar 2008 fra Justisdepartementet ble dette lagt til grunn etter endringen i vegtrafikkloven ved lov 4. juli 2003 nr. 77.

³² Jf. bl.a. straffeprosessloven § 2 nr. 3.

³³ Jf. bl.a. riksadvokatens brev 29. januar 2013 til Politidirektoratet.

2. Vilkår for beslag

Vegtrafikkloven § 33 nr. 3 lyder 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.³⁴

Vurderingen må skje på grunnlag av bevissituasjonen på avgjørelsestidspunktet. Såkalte "rutinemessige beslag" av førerkort selv ved alvorlige trafikkulykker er derfor i strid med loven. Det må alltid vurderes konkret om lovens vilkår er oppfylt.

Førerkort bør 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.³⁵ Dersom overtredelsen er blant dem som skal føre til tap av førerett, jf. bl.a. tapsforskriften §§ 2-2 – 2-5, og vilkåret om skjellig grunn til mistanke er oppfylt, skal det normalt foretas beslag.³⁶ Er tjenestemannen på stedet i tvil om vilkårene for beslag foreligger, skal spørsmålet avgjøres av jourhavende påtalefaglig etterforskningsleder i politidistriktet. Relevante registre som Autosys og reaksjonsregisteret bør kontrolleres.

Ved andre straffbare handlinger enn overtredelser av trafikklovgivningen må tap av førerett – og derved også beslag – begrunnes i allmenne hensyn for å beskytte samfunnet, jf. tapsforskriften § 2-6 som bl.a. setter som vilkår at det er "klar sammenheng" mellom bruken av motorvogn og den straffbare handling. Det sentrale vurderingstemaet er behovet for samfunnsbeskyttelse bedømt ut fra de skadevirkninger det kan ha at mistenkte beholder føreretten.³⁷ Høyesterett har eksempelvis idømt tap av førerett ved vinningslovbrudd,³⁸ ved grove overtredelser av tolloven³⁹ og ved innførsel av narkotika,⁴⁰ samt opprettholdt beslag ved voldslovbrudd.⁴¹

På samme måte som for bruk av tvangsmidler etter straffeprosessloven, jf. § 170a, skal det vurderes om beslag av førerkortet vil være et uforholdsmessig inngrep.⁴² Her må det på den ene side ses hen til overtredelsens karakter og alvorlighet og i hvor stor grad de trafikksikkerhetsmessige eller allmenne hensyn 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.

³⁴ Jf. bl.a. Rt. 2011 s. 287.

³⁵ Jf. bl.a. straffeprosessloven § 2 nr. 3.

³⁶ Jf. tapsforskriften § 1-1 som fastslår at forskriftens formål er likebehandling.

³⁷ Jf. HR-2021-864-U avsnitt 18.

³⁸ Rt. 2013 s. 39.

³⁹ Rt. 2007 s. 1503, Rt. 2011 s. 1785.

⁴⁰ HR-2017-258-U jf. LB-2016-89944.

⁴¹ Rt. 2008 s. 434.

⁴² Jf. bl.a. Rt. 2005 s. 160, Rt. 2009 s. 738, Rt. 2012 s. 1333 og HR-2019-1055-U.

3. Beslagskompetanse

Beslutning om midlertidig tilbakekall av førerrett kan treffes av en polititjenesteperson på stedet, men skal snarest mulig forelegges for påtalemyndigheten, jf. vegtrafikkloven § 33 nr. 3 første og andre 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 førerrett og beslag er forholdsmessig.

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. Siktede 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 tre 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.

Dersom tap av førerrett er aktuelt som følge av

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

skal førerkortet i samsvar med forvaltningspraksis tilbakeleveres dersom tingrettens kjennelse for beslag ikke er avsagt innen fire 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 føreretten og kan gi pålegg om ny førerprøve.

7. Ikke klageadgang til overordnet påtalemyndighet

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

Krav om saksomkostninger fra mistenkte i forbindelse med omgjøring av vedtak om beslag av førerkort, eller der retten har avslått politiets begjæring om beslag, avgjøres av det enkelte politidistrikt, jf. forvaltningsloven § 36.⁴³ Politidirektoratet er klageinstans.

Knut Erik Sæther
ass. riksadvokat

Katharina Rise
førstestatsadvokat

⁴³ Politidirektoratets rundskriv 2017/003 av 12. mai 2017 håndhevingsinstruks i førerkortsaker m.v. pkt. 2.14.4 jf. riksadvokatens brev 29. januar 2013 om kompetansen til å avgjøre saksomkostningskrav – beslag av førerkort/midlertidig tilbakekall av førerett.