



Innst. O. nr. 117

(2002-2003)

Innstilling til Odelstinget fra justiskomiteen

Ot.prp. nr. 52 (2002-2003)

Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i vegtrafikkloven mv. (domstolsbehandling av tap av retten til å føre motorvogn mv.)

Til Odelstinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Proposisjonens hovedinnhold

Justisdepartementet foreslår i proposisjonen at kompetansen til å frata noen retten til å føre motorvogn på grunn av straffbare forhold skal overføres til domstolene, og at avgjørelsen skal treffes i forbindelse med straffesaken. Departementet går inn for at overføringen av kompetanse bare skal gjelde for førerkortreaksjoner som er begrunnet i straffbare forhold. Forslaget omfatter følgende reaksjoner: tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn, sperrefrist for utstedelse av førerkort, forbud mot kjøring av førerkortfri motorvogn og tap av retten til kjøresedel.

Et spørsmål for seg er om tap av retten til å føre motorvogn bør gjøres til straff. Departementet konkluderer her med at tap av føreretten ikke bør gjøres til straff.

I forlengelsen av forslaget om å overføre kompetansen til domstolene behandler departementet også en del mindre prosessuelle spørsmål i proposisjonen. Blant annet for å begrense merbelastningen for domstolene foreslås det at tap av føreretten skal kunne tas med i et forelegg.

Departementet foreslår at de viktigste utmålingsreglene nedfelles direkte i loven, men går inn for at mer detaljpregede utmålingsbestemmelser i håndhevingsinstruksen fastsettes i en egen forskrift.

Departementet vurderer i proposisjonen om det også bør gjøres enkelte endringer i reglene om beslag

av førerkort, men konkluderer med at de nye reglene bør få virke noen tid før reglene om beslag eventuelt endres. Departementet foreslår likevel noen mindre endringer som klargjør kompetansespørsmål i politiets behandling av beslagssaken. Departementet foreslår at det går klart frem av loven at en polititjenestemann kan foreta beslag på landeveien (såkalt midlertidig beslag) og foreslår videre en klar regel om at en politijurist må treffe avgjørelsen om å opprettholde beslaget.

Proposisjonen inneholder også et lovforslag som ikke har noen tilknytning til forslaget om at domstolene bør avgjøre spørsmålet om tap av føreretten. Ved lov 15. juni 2001 nr. 63 ble reglene om gjenopptakelse av straffesaker endret. Blant annet ble det besluttet å opprette en egen kommisjon for å avgjøre om en straffesak skal gjenopptas. Begjæringer om å få gjenopptatt et vedtatt forelegg skal imidlertid fortsatt avgjøres av domstolene. Reglene for kommisjonens saksbehandling passer ikke så godt for domstolenes behandling av dette gjenopptakelsesspørsmålet, og det er derfor behov for egne saksbehandlingsregler for domstolene. Departementet foreslår at reglene tas inn i straffeprosessloven § 261.

1.2 Bakgrunnen for lovforslaget

Spørsmålet om å endre saksbehandlingsreglene for inndragning av førerkort og andre førerkortreaksjoner som følge av straffbare handlinger, har vært reist en rekke ganger.

Straffelovrådet har gått inn for at inndragning av førerkort bør legges til domstolene, jf. NOU 1987:11 Promillekjøring. Justisdepartementet sluttet seg langt på vei til Straffelovrådets prinsipielle vurderinger, men kom til at rettssikkerhetsbetraktninger alene ikke kunne begrunne en kompetanseoverføring. Departementet mente derfor at andre hensyn måtte tillegges avgjørende vekt. Blant annet under henvis-

ning til Oslo byretts høringsuttalelse om at en endring ville medføre "et betydelig merarbeid" for retten, gikk departementet imot forslaget, jf. Ot.prp. nr. 65 (1987-88). Justiskomiteen var enig i dette, jf. Innst. O. nr. 96 (1987-88), og fremhevet blant annet den preventive virkningen av den gjeldende ordningen samtidig som den viste til det merarbeidet en reform ville medføre.

Under arbeidet med St.meld. nr. 21 (1999-2000) Menneskeverd i sentrum, tok Justisdepartementet på ny opp spørsmålet om å overføre inndragningskompetansen til domstolene. Omtrent samtidig foreslo Strukturutvalget i NOU 1999:22 Domstolene i første instans at spørsmålet om inndragning av førerkort som følge av en straffbar handling bør behandles sammen med straffesaken.

På bakgrunn av Strukturutvalgets forslag og høringsinstansenes uttalelser tok Justisdepartementet på ny opp til vurdering om avgjørelsesmyndigheten for ulike førerkortreaksjoner burde overføres fra politiet til domstolene. I september 2002 sendte departementet på høring forslag til endringer i vegtrafikklovens regler om inndragning av førerkort mv.

I kapittel 4 i proposisjonen gjøres det rede for utenlandsk rett.

1.3 Bør tap av føreretten avgjøres av domstolene som ledd i behandlingen av straffesaken?

Det grunnleggende spørsmålet som departementet tok opp i høringsnotatet, var om kompetansen til å fastsette tap av retten til å føre motorvogn mv. som følge av et straffbart forhold bør overføres fra politiet til domstolene og behandles som ledd i straffesaken. Departementets syn før høringen var at de beste grunner taler for å overføre kompetansen til domstolene. Departementet antok at den økte arbeidsbelastningen for domstolene vil ha et begrenset omfang, og at den uansett i stor grad vil oppveies av at en god del av sakene vil bli avgjort ved forelegg.

Høringsinstansene har i hovedsak sluttet seg til de argumentene som departementet har trukket frem til fordel for en omlegging av systemet og har funnet fordelene mer tungtveiende enn ulempene ved en eventuell omlegging. Når det gjelder andre reaksjonstyper enn tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn, er meningene derimot delte.

Høringen har styrket departementet i synet på at domstolene som ledd i straffesaken bør behandle tap av retten til å føre motorvogn som følge av en straffbar handling. Departementet har særlig lagt vekt på ønsket om en samordnet reaksjon, den domfeltes behov for en hurtigere og samlet fastsetting av konsekvensene av den straffbare handlingen, en bedre preventiv effekt ved raskere avgjørelser og mer generelt en enda mer betryggende behandling av spørsmålet. Et tilleggsargument er at en omlegging vil kunne for-

hindre at det blir reist tvil om vedtakets gyldighet i forhold til EMK. Departementet anser det for så vidt klart at en ordning der domstolene avgjør førerkortreaksjonen som en del av straffesaken, er den som stemmer best med EMK.

Departementet ba i høringsnotatet om synspunkter på om tap av retten til å føre motorvogn bør gjøres til straff dersom kompetansen til å ilegge reaksjonen overføres til domstolene. For det tilfellet at de aktuelle førerkortreaksjonene blir regnet som straff, ba departementet også om synspunkter på om et slikt rettighetstap bør være hovedstraff eller tilleggsstraff.

Høringsinstansene er delt i synet på om domstolsfastsatt tap av retten til å føre motorvogn skal være straff eller ikke.

Departementet foreslår for sin del å opprettholde at tap av retten til å føre motorvogn ikke skal være straff, selv om avgjørelsen skal tas av domstolene.

Etter EMK står en i nasjonal rett fritt til å bestemme om førerkortreaksjoner skal være straff eller ikke (så lenge saksbehandlingen oppfyller de krav som EMK setter). Og etter gjeldende rett kan også reaksjoner som ikke regnes som straff behandles i forbindelse med en straffesak. Hvorvidt det kan ha noen holdningsskapende virkning som fremmer trafikksikkerhetshensyn å gjøre tap av førerett om til straff, er etter departementets oppfatning meget tvilsomt. Tap av retten til å føre motorvogn oppleves utvilsomt som inngripende uavhengig av om sanksjonen regnes som formell straff eller ikke. Allerede ved å ilegge denne reaksjonen i en straffesak understrekes det klanderverdige ved handlingen som foranlediget reaksjonen.

Departementet er enig med Sanksjonsutvalget i at straff bare bør brukes der det er nødvendig for å oppnå den ønskede effekten. I motsatt fall bør andre sanksjoner brukes i stedet. I nødvendighetshensynet ligger det som utvalget påpeker to underspørsmål. For det første må det være nødvendig å kunne sanksjonere overtredelser for å sikre at handlingsnormen etterlevs i tilstrekkelig grad. For det annet må det være nødvendig at denne sanksjonen er straff. Det foreligger ikke holdepunkter for at etterlevelsen av trafikkreglene vil bli bedre om tap av føreretten gjøres til straff.

1.4 Hvilke former for tap av førerett bør omfattes av en ny ordning?

Departementet la i høringsnotatet til grunn at en kompetanseoverføring bare bør gjelde for reaksjoner som er en følge av en straffbar handling. Med dette som utgangspunkt drøftet departementet hvilke reaksjoner som bør omfattes av en reform. En rekke høringsinstanser sier seg uttrykkelig enig i at kompetanseoverføringen bare bør gjelde for rettighetstap som ilegges som følge av en straffbar handling.

1.4.1 Tap av retten til å føre motorvogn (inndragning av førerkort)

Førerkort kan hovedsakelig inndras av to grunner. For det første kan førerkortet inndras dersom innehaveren ikke lenger oppfyller de medisinske vilkårene for å inneha det eller kravene til trafikkunnskap eller kjøreferdigheter. For det annet kan inndragning finne sted dersom innehaveren blir ilagt straff eller domfelt for en straffbar handling og hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers tilsier det. Inndragningen skal som regel gjelde for et bestemt tidsrom. Varigheten avhenger av hva som er grunnlaget for reaksjonen.

Inndragning fordi føreren ikke lenger oppfyller vilkårene for førerkort har ikke tilknytning til en straffbar handling. Departementet gikk derfor i høringsnotatet inn for at tap av føreretten på dette grunnlaget fremdeles skal besluttes ved en forvaltningsavgjørelse på linje med utstedelse av førerkort. Det samme ble foreslått for vedtak om manglende edruelighet og skikkethet til å føre motorvogn.

Departementet la derimot til grunn i høringsnotatet at domstolene som ledd i straffesaken bør ha kompetanse til å inndra førerkort der tap av retten til å føre motorvogn forutsetter at føreren er ilagt straff eller domfelt for en straffbar handling. Inndragning av førerkort på grunnlag av en utenlandsk straffedom reiser særskilte spørsmål. I høringsnotatet ble det lagt til grunn som best i samsvar med forslaget ellers at den utenlandske domstolen skal ta stilling til spørsmålet samtidig med straffekravet.

Det er ulike oppfatninger blant høringsinstansene om disse forslagene.

Etter departementets oppfatning bør den nye ordningen bare gjelde reaksjoner som er en følge av en straffbar handling. Departementet går på denne bakgrunn inn for at politiet beholder kompetansen til å frata noen retten til å føre førerkortpliktig motorvogn som følge av at vedkommende ikke lenger oppfyller vilkårene for førerkort. Det samme gjelder for reaksjoner som følger av manglende edruelighet eller skikkethet.

Når reaksjonen er foranlediget av en straffbar handling som det er ilagt straff for, bør kompetansen derimot overføres til domstolene - også når reaksjonen skyldes et straffbart forhold som ikke rammes av vegtrafikkloven. Høringen har underbygget at dette er en hensiktsmessig kompetansefordeling.

1.4.2 Særlig om prikkbelastning

Som en oppfølging av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001) har vegtrafikkloven fått en ny bestemmelse som gir hjemmel for å innføre prikkbelastning av førerkort og tap av føreretten på slikt grunnlag. Fullmaktsbestemmelsen sier i seg selv lite

om innholdet i et prikkbelastningssystem som vil bli regulert nærmere i forskrift. I hovedtrekk skal prikkbelastningsordningen gå ut på at den som blir ilagt straff ved vedtatt forelegg (herunder forenklet forelegg) eller dom, skal få overtredelsen registrert med normalt to prikker. Får førerkortinnehaveren registrert åtte prikker eller mer i løpet av en treårs-periode, skal førerkortet inndras i seks måneder med mulighet for nedsettelse i tilfeller hvor det foreligger særdeles formildende omstendigheter ved siste overtredelse.

I høringsnotatet ble det vist til Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) hvor Samferdselsdepartementet har lagt til grunn at prikkbelastningssystemet i hovedtrekk vil kunne bestå uavhengig av en eventuell kompetanseoverføring. Det ble videre uttalt at tap av føreretten på grunn av prikkbelastning bør avgjøres i forbindelse med straffesaken enten i et forelegg eller etter domstolsbehandling.

Departementet går også etter høringsrunden inn for at prikkbelastningsforskriften utformes slik at den enkelte prikkbelastningen skal avgjøres i forbindelse med straffesaken på lik linje med tap av retten til å føre motorvogn. Hvis domstolene skulle komme til at det ikke var grunnlag for straff, vil det heller ikke være grunnlag for prikkbelastning. Ved å velge en løsning der prikkbelastningen tas med i forelegget eller tiltalen og avgjøres uttrykkelig i straffesaken, kommer det likevel bedre frem at også den enkelte prikkbelastningen er gjenstand for domstolskontroll.

1.4.3 Særlig om vegtrafikkloven § 33 nr. 3 mv.

Vegtrafikkloven § 33 nr. 3 fastslår at førerkortet (eller mopedførerbeviset) skal inndras for minst 2 år "dersom innehaveren nekter å medvirke til at det blir tatt utåndingsprøve, blodprøve eller foretatt klinisk legeundersøkelse som nevnt i § 22 a tredje ledd." Dersom innehaveren også tidligere har fått inndratt førerkortet på dette grunnlaget eller som følge av en promilleovertredelse, skjerpes den pliktige rettighetstapsperioden. Straffelovrådet foreslo å oppheve vegtrafikkloven § 33 nr.3, jf. NOU 1987:11 Promillekjøring.

Departementet foreslo i høringsnotatet at bestemmelsen i vegtrafikkloven § 33 nr. 3 oppheves. Samtidig gikk departementet inn for å oppheve de tilhørende reglene i § 33 nr. 4 første ledd første punktum bokstav b og fjerde punktum. Det ble vist til at inndragningshjemlene er lite benyttet i praksis og til at man ikke har slike regler i de øvrige nordiske land. Departementet la til grunn at en endring på dette punktet ikke ville svekke reaksjonssystemet mot promillekjøring, men ba om høringsinstansenes syn.

En rekke høringsinstanser støtter forslaget om å oppheve vegtrafikkloven § 33 nr. 3 og tilsvarende bestemmelser.

Departementet ser ikke behov for å videreføre de aktuelle hjemlene for tap av føreretten, og opprettholder derfor forslaget om å oppheve dem under henvisning til begrunnelsen i høringsnotatet og uttalelsene fra flertallet av de høringsinstansene som har uttalt seg om spørsmålet. I tråd med dette foreslås også det særskilte alternativet i § 24 a annet ledd opphevet.

1.4.4 Nektelse av førerkort

Med nektelse av førerkort sikter man normalt til at en søknad om førerkort avslås under henvisning til at ett eller flere av vilkårene i vegtrafikkloven til bestått førerprøve, helse, edruelighet og vandel ikke er oppfylt.

Departementet uttalte i høringsnotatet at nektelse av førerkort etter vegtrafikklovens bestemmelse om mangelfull vandel og edruelighet, må kunne sammenlignes med andre situasjoner hvor et forvaltningsorgan avslår en bevilgningssøknad på grunn av svikt i søkerens personlige kvalifikasjoner. Departementet gikk derfor inn for at nektelse av førerkort fortsatt bør være et forvaltningsvedtak.

Noen høringsinstanser sier seg uttrykkelig enig i at kompetansen til å nekte førerkort etter vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd første punktum fortsatt bør ligge hos politiet. Ingen av høringsinstansene går inn for at kompetansen bør overføres til domstolene.

Etter departementets mening er og bør nektelse av førerkort etter vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd fortsatt være overlatt til forvaltningen. Nektelse av førerkort er et typisk forvaltningsvedtak på linje med tilbakekall av føreretten. Etter departementets - og høringsinstansenes - oppfatning bør domstolene ikke belastes med denne type saker (med mindre det er tale om å prøve lovligheten av forvaltningens avgjørelse). Det foreslås derfor ingen endringer i § 24.

1.4.5 Kjøreforbud og forvaring av utenlandske førerkort

Også innehavere av utenlandsk førerkort kan nektes å føre motorvogn i Norge. Politiet kan nedlegge kjøreforbud og førerkortet tas i forvaring. Det er gitt nærmere regler om den videre fremgangsmåten i førerkortforskriften.

Verken Strukturutvalget eller tidligere utvalg har utredet om en nyordning med domstolsbehandling også bør omfatte kjøreforbud og forvaring av førerkort. Men dersom kjøreforbud nedlegges som følge av en straffbar handling, kan sammenhengen med de tilsvarende reglene i vegtrafikkloven tale for at en utlending med utenlandsk førerkort som for eksempel blir domfelt for promillekjøring, får saken om kjøreforbud avgjort av domstolene. Departementet ba i høringsnotatet om høringsinstansenes syn på dette, samtidig som det ble reist spørsmål om begrepet for-

varing bør videreføres og om den rettslige plasseringen av bestemmelsene.

De høringsinstansene som har uttalt seg om spørsmålet, er enige i at domstolenes kompetanse bør være den samme uavhengig av om retten til å føre motorvogn er knyttet til et norsk eller utenlandsk førerkort.

Departementet er enig med de høringsinstansene som har uttalt seg om spørsmålet og går inn for at domstolene også bør ta stilling til om en innehaver av et utenlandsk førerkort skal miste retten til å føre motorvogn som følge av en straffbar handling. Reaksjonen fremstår like mye som en sanksjon i disse tilfellene som når føreretten er gitt av norske myndigheter. Departementet har kommet til at bestemmelsen bør videreføres på forskriftsnivå siden den i hovedsak gjelder praktiske detaljregler om hvordan en løser den omstendighet at kjøreforbudet bare gjelder i Norge.

Når det gjelder valg av terminologi, må det tas endelig stilling til dette i forbindelse med den pågående revisjonen av førerkortforskriften. Departementet er enig i at forvaringsbegrepet neppe bør videreføres.

1.4.6 Sperrefrist for utstedelse av førerkort

Vegtrafikkloven har regler om sperrefrist for utstedelse av førerkort som innebærer at det må gå en viss tid før den det gjelder kan få førerkort.

Departementet reiste spørsmål om kompetansen til å fastsette sperrefrist etter § 24 a annet ledd burde overføres til domstolene fordi avgjørelsene treffes etter de samme vurderinger som i inndragningssakene.

De fleste høringsinstansene som uttaler seg om spørsmålet, går inn for at kompetansen til å fastsette sperrefrist etter vegtrafikkloven § 24 a annet ledd overføres til domstolene.

Departementet foreslår ingen endringer i vegtrafikkloven § 24 a første ledd. Grunnlaget for sperrefristen er også her et straffbart forhold, og reaksjonen har derfor et element av sanksjon ved seg. Etter departementets oppfatning er det imidlertid vel så nærliggende å rubrisere reaksjonen som et grunnlag for nektelse som hører naturlig inn under forvaltningens kompetanseområde. Det er særlig to forhold som begrunner dette. For det første inntreffer sperrefristen automatisk som en direkte følge av loven uten at det er nødvendig med noe vedtak. For det andre er det ikke noe vilkår for at sperrefristen skal inntreffe vedkommende er ilagt straff for en straffbar handling. Departementet ser heller ikke behov for å belaste domstolene med slike saker.

Når det gjelder § 24 a annet ledd, går departementet derimot inn for at kompetansen overføres til domstolene. I disse sakene er det i motsetning til første ledd en forutsetning for tapet at vedkommende er

ilagt straff for den straffbare handlingen. Som ellers er det da en fordel med samtidighet i fastsettelsen av sanksjonene. At kompetansen etter § 24 annet ledd legges til domstolene, støttes dessuten av et bredt flertall av de høringsinstansene som har uttalt seg om spørsmålet.

1.4.7 Forbud mot kjøring av førerkortfri motorvogn

Vegtrafikkloven gir politiet hjemmel til å forby kjøring av førerkortfri motorvogn.

Departementet foreslo at domstolen som skal ta standpunkt til straffsspørsmålet, også skal kunne nedlegge forbud mot kjøring av førerkortfri motorvogn som følge av en straffbar handling, men bare i de tilfellene et forbud er begrunnet i den straffbare handlingen som blir pådømt. Departementet viste til at de samme hensynene som tilsier domstolsbehandling av spørsmålet om føreretten skal tapes, også gjør seg gjeldende her. I de tilfellene hvor domstolen ikke avgjør grunnlaget for forbudet, ble det foreslått at avgjørelsesmyndigheten fortsatt burde ligge hos politiet. Departementet foreslo på denne bakgrunn enkelte endringer i vegtrafikkloven slik at det skal gå klart frem i hvilke tilfeller henholdsvis domstolen og politiet kan nedlegge forbud mot kjøring av førerkortfri motorvogn.

1.4.8 Kjøreseddel

Ved persontransport mot vederlag må føreren av drosje, rutevogn mv. ha kjøreseddel i tillegg til førerkort. I likhet med førerkortet kan også kjøreseddelen bli nektet utstedt eller tilbakekalt. Reglene har store likhetstrekk med reglene om førerkort, men kjøreseddelens art og karakter har ført til enkelte forskjeller i reguleringen av de ulike kjøreseddelreaksjonene.

Også tilbakekalling av kjøreseddel som følge av en straffbar handling har sterke likhetstrekk med tap av retten til å føre motorvogn på samme grunnlag. Departementet foreslo derfor at domstolen som tar standpunkt til straffespørsmålet, også skal kunne tilbakekalle kjøreseddel etter førerkortforskriften. Departementet foreslo videre at tilbakekall av kjøreseddel fordi innehaveren ikke lenger oppfyller vilkårene for kjøreseddel etter førerkortforskriften, fortsatt skal være en forvaltningsavgjørelse på linje med tap av retten til å føre motorvogn på samme grunnlag. Departementet ba særskilt om høringsinstansenes synspunkter på om tilbakekall av kjøreseddel fortsatt bør være regulert på forskriftsnivå eller om bestemmelsene bør nedfelles direkte i samferdselsloven (nå yrkestransportloven).

Flere høringsinstanser gir uttrykkelig støtte til forslaget om å la domstolene tilbakekalle kjøreseddel etter førerkortforskriften. Tre høringsinstanser mener at spørsmål om å tilbakekalle kjøresedler fortsatt bør

høre under forvaltningen. Når det gjelder plassering av hjemmelen, mener mange at man bør velge lovs form i hvert fall i de tilfellene der kompetansen legges til domstolene.

Departementet er enig med de høringsinstansene som har uttalt at en kjøreseddel har liten verdi for den som er fratatt førerkortet, og at spørsmålet først kommer på spissen hvis førerkortet ikke inndras eller hvis kjøreseddelen inndras for en lengre periode enn førerkortet. Det er ikke vanskelig å tenke seg straffbare forhold som bør lede til at vedkommende mister retten til å drive personbefordring mot vederlag, selv om han eller hun får beholde retten til å føre motorvogn i andre sammenhenger. Domstolene vil etter omstendighetene ha anledning til å idømme tap av retten til å utøve slik virksomhet i medhold av straffeloven § 29 nr. 2. Det er etter departementets oppfatning naturlig at den særlige hjemmelen for å tilbakekalle kjøreseddelen gjøres tilsvarende vid, slik at begrensningen til overtredelser av vegtrafikkloven mv. i førerkortforskriften § 7 nr. 7 bokstav h annet punktum sløyfes.

Det er etter departementets syn mer tvilsomt hvem som bør treffe avgjørelser om tilbakekall av kjøreseddel. Reaksjonen har på den ene side likhetstrekk med andre former for tilbakekall av en forvaltningsrettslig bevilling. På den annen side vil reaksjonen medføre et alvorlig inngrep for den det gjelder som risikerer å miste levebrødet sitt. Det vil da gi best sammenheng med reglene om andre førerkortreaksjoner at domstolene tar stilling til fratakelse av kjøreseddel i forbindelse med straffesaken.

I likhet med de fleste høringsinstansene som har uttalt seg om spørsmålet, mener departementet at tilbakekall av kjøreseddel bør nedfelles i formell lov og ikke i forskrift som i dag. Det vises i den forbindelse særlig til inngrepets alvorlige karakter og til likheten med tap av førerkort som type reaksjon. For å få et mest mulig helhetlig og oversiktlig regelverk bør også hjemlene for nektelse, midlertidig nektelse og beslag av kjøreseddel overføres til formell lov.

Når det gjelder nektelse, midlertidig nektelse og beslag av kjøreseddel, går departementet inn for at vedtakskompetansen beholdes i forvaltningen. Det vises i den forbindelse til det som er sagt om tilsvarende reaksjoner for førerkort.

1.4.9 Bruksforbud

Vegtrafikkloven gir politiet hjemmel til å forby bruk av bestemte kjøretøy, inndra kjennemerker og vognkort, og til å ta kjøretøyet i forvaring.

Departementet ga i høringsnotatet uttrykk for at det er mest hensiktsmessig at politiet og ikke domstolene fortsatt skal avgjøre om det skal nedlegges forbud mot bruk av motorvogn eller kjøretøy, selv om

forbudet nedlegges som en reaksjon på førerens atferd i trafikken.

Departementet holder fast ved dette også etter høringsrunden.

1.5 Etterfølgende forhold

Politiets vedtak om å frata noen retten til å føre motorvogn er enkeltvedtak. Forvaltningen har derfor adgang til å gjøre om vedtaket til gunst for den vedtaket går ut over. Slik beslutning fattes etter søknad til det forvaltningsnivået som har truffet vedtak om inndragningen, det vil si politiet.

Departementets klare oppfatning har vært at det vil være behov for å kunne ta hensyn til etterfølgende formildende omstendigheter selv om det overlates til domstolene å fastsette tap av føreretten og på den bakgrunn kunne omgjøre rettighetstapet.

De fleste høringsinstansene som uttaler seg om dette spørsmålet, mener at det fortsatt bør være adgang til å ta hensyn til etterfølgende, formildende omstendigheter.

Departementet holder fast ved at det også etter den nye ordningen skal være anledning til å ta hensyn til etterfølgende formildende omstendigheter. Ved at reaksjonen ikke skal være straff selv i den utstrekning den fastsettes av domstolene, er det uproblematisk å videreføre en omgjøringsadgang for forvaltningen når dette er hjemlet i lov. Å lempe på domstolenes avgjørelse er imidlertid så forskjellig fra det at et forvaltningsorgan avgjør egne vedtak, at departementet foreslår å skille ut reglene i en egen bestemmelse, jf. utkastet til ny § 40 i vegtrafikkloven. Til forskjell fra gjeldende rett foreslås det at nedsettelsen primært må ha sin begrunnelse i etterfølgende forhold. Politiet bør av konstitusjonelle hensyn ikke gis kompetanse til å overprøve domstolens vurderinger av omstendigheter som forelå allerede på domstidspunktet, selv om det dreier seg om forhold som domstolen ikke var kjent med.

1.6 Noen prosessuelle spørsmål

1.6.1 Domstolsbehandling

Departementet gjennomgikk i høringsnotatet hvordan domstolsbehandlingen ville foregå hvis reaksjonen ikke skulle anses som straff. Forslaget i høringsnotatet innebærer at domstolen skal avgjøre spørsmål om tap av retten til å føre motorvogn mv. når den har til behandling straffesaken som kan være grunnlag for førerkortreaksjonen. Saksbehandlingen må skje etter straffeprosesslovens regler. Avgjørelsen treffes i doms form sammen med avgjørelsen av straffekravet. Argumentet om at domstolsbehandling ivaretar rettssikkerhetsgarantier i større grad enn dagens administrative ordning tilsier at domstolens fastsettelse av reaksjonen bør være gjenstand for anke.

Ingen av høringsinstansene har hatt innsigelser mot forslagene når det gjelder selve domstolsbehandlingen, og departementene følger opp forslaget fra høringsnotatet.

1.6.2 Bruk av forelegg

Som et alternativ til domstolsbehandling, foreslo departementet at det skal være adgang til å avgjøre rettighetstapet ved forelegg uansett om reaksjonen regnes som straff eller ikke. Det ble vist til at samtlige offentlige utvalg og arbeidsgrupper som har foreslått domstolsbehandling, har ment at tap av retten til å føre motorvogn bør kunne avgjøres ved forelegg hvis straffekravet avgjøres på denne måten. Departementet begrunnet forslaget med at de aktuelle sakene dermed kan avgjøres på en rask og kostnadseffektiv måte. Videre ble det uttalt at dersom tap av førerrett tas med i forelegget, må den siktede vedta både straffen og førerkortreaksjonen. Det ble ikke åpnet for bare å kunne vedta det straffbare forholdet og ikke tapet av retten til å føre motorvogn.

Av høringsinstansene er det bare én instans som har motforestillinger mot en adgang til å vedta tap av retten til å føre motorvogn ved forelegg. For øvrig gir høringsinstansene uttrykkelig eller underforstått støtte til at reaksjonene skal kunne vedtas ved forelegg.

Departementet holder fast ved at det bør innføres en adgang til å avgjøre spørsmålet om tap av førerrett ved forelegg. I motsatt fall vil domstolene kunne få en betydelig merbelastning i slike saker. Departementet ser få betenkeligheter med en foreleggsordning. Vanligvis vil det dreie seg om kurante avgjørelser basert på forskrifter som angir standardiserte perioder for tapet av førerrett, slik at vedkommende ikke vil ha noen fordel av å bringe saken inn for domstolene.

Den foreslåtte utvidelsen av foreleggskompetansen gjør det nødvendig å endre straffeprosessloven §§ 255 og 256.

1.6.3 Endringer i reglene om beslag av førerkort

Etter vegtrafikkloven kan førerkortet beslaglegges som en midlertidig reaksjon. Vilkåret for beslag er at det er sannsynlighetsovervekt for at vedkommende har begått en straffbar handling som senere kan medføre tap av retten til å føre motorvogn.

Når den siktede ikke samtykker i beslag og senere ikke vedtar forelegg, vil tingretten etter den nye ordningen måtte behandle førerkortsaken i to omganger: Først må den ta stilling til om beslaget skal opprettholdes og deretter må den behandle straffesaken. For departementet har det vært viktig å utforme reglene slik at reformen ikke svekker domstolenes forutsetninger for å foreta en hurtigere straffesaksbehandling. Departementet ba på denne bakgrunn høringsinstansene om å komme med innspill til hvordan man

kan gjøre tingrettens behandling av beslagsspørsmålet mindre ressurskrevende. Departementet lanserte selv tre mulige løsninger, men var åpen for alternative forslag.

Meningene er delte blant de høringsinstansene som har uttalt seg om hvorvidt beslagsreglene bør endres.

Departementet har i lys av høringsuttalelsene vurdert om det er grunn til å endre saksbehandlingsreglene for beslag av førerkort. Både fordelene for den siktede med en hurtig saksbehandling og hensynet til påtalemyndighetens og domstolenes arbeidsbelastning tilsier at beslagsreglene utformes slik at man så langt råd er, søker å unngå dobbeltbehandling ved først domstolsprøving av beslag og senere behandling av tap av føreretten. Samtidig er domstolsprøving av beslaget en viktig rettssikkerhetsgaranti for den beslagte retter seg mot når han eller hun ikke samtykker i politiets beslag og saken eventuelt trekkes ut i tid.

Departementet mener at forholdet til reglene om beslag bør vurderes på nytt etter at de nye reglene har fått virke en stund, men foreslår likevel en mindre endring i vegtrafikkloven § 33 nr. 5 som bl.a. tar sikte på å klargjøre kompetansespørsmål knyttet til politiets behandling av beslagssaken.

1.6.4 Rett til forsvarer

Et spørsmål som reiser seg ved overføring av saker til domstolene, er om den siktede skal ha krav på forsvarer under rettssaken. Departementet drøftet i høringsnotatet om det er behov for å utvide retten til offentlig oppnevnt forsvarer, men kom til at de nåværende reglene er tilstrekkelige.

De fleste høringsinstansene som har uttalt seg om spørsmålet er enig med departementet i at det ikke er grunn til å utvide reglene om den siktedes rett til offentlig oppnevnt forsvarer.

Høringsrunden har styrket departementets oppfatning om at det ikke er grunn til å utvide den siktedes rett til offentlig oppnevnt forsvarer. Domstolene vil ved behov kunne oppnevne forsvarer i medhold av straffeprosessloven. At det er nedlagt påstand om tap av retten til å føre motorvogn vil etter omstendighetene kunne være utslagsgivende i den vurderingen. Noen lovendring er imidlertid ikke nødvendig.

1.7 Standardisering av reaksjonene

Ved inndragning av førerkort etter vegtrafikkloven er minsteinndragningstider inntatt i loven. Etter den generelle bestemmelsen er det derimot overlatt til politiets skjønn å fastsette inndragningstiden. Inndragningstiden fastsettes likevel relativt skjematisk og er basert på langvarig praksis etter håndhevingsinstruksen.

I høringsnotatet ble det understreket at en forutsetning for en eventuell reform er å videreføre dagens praksis om hvor lenge retten til å føre motorvogn skal være tapt. Retningslinjene i håndhevingsinstruksen vil imidlertid ikke være bindende for domstolene. Departementet ønsket derfor høringsinstansenes synspunkter på hvordan dette best lar seg gjøre med den nye ordningen, men gikk primært inn for at det fastsettes bindende forskrifter som bygger på reglene i håndhevingsinstruksen.

Blant høringsinstansene er det delte oppfatninger om dagens praksis bør videreføres, men de fleste som har uttalt seg om dette, synes å støtte departementets linje.

De mest sentrale utmålingsreglene bør etter departementets mening fortsatt komme til uttrykk direkte i vegtrafikkloven, jf. utkastet til § 33 nr. 1 annet til femte ledd. De særskilte utmålingsreglene foreslås derimot opphevet. Ettersom de nærmere reglene om fastsetting av tap av førerett er temmelig omfattende, går departementet inn for at disse reglene blir fastsatt i forskrift.

Departementet foreslo i høringsbrevet at det skal være en viss adgang for domstolene til å gå under de lov- og forskriftsbestemte minstetidene. Et forslag departementet viderefører i forslaget til § 33 nr. 1 siste ledd. Bakgrunnen for forslaget er at et skjematisk regelverk har den ulempe at det kan fremstå som urimelig firkantet i enkelttilfeller. Det vil gi lite mening om politiet skal ha kompetanse til å fravike minstetidene på grunn av etterfølgende forhold, hvis ikke også domstolene skal ha slik kompetanse der tilsvarende omstendigheter foreligger allerede på domstidspunktet. Med en slik sikkerhetsventil er departementet ikke enig med de høringsinstansene som mener at det er betenkelig å videreføre dagens praksis.

1.8 Endringer i straffeprosessloven § 261 - gjenopptakelse av saker som er avgjort ved forelegg

Straffeprosessloven § 261 gir kapittel 27 om gjenopptakelse tilsvarende anvendelse ved gjenopptakelse av saker som er avgjort ved vedtatt forelegg så langt de generelle reglene passer. Begjæringen må imidlertid settes frem for lagmannsretten mens en eventuell ny behandling av saken foretas ved tingretten.

Bestemmelsen ble revidert ved lov 15. juni 2001 nr. 63. Lovendringen trer i kraft samtidig med de øvrige lovendringene om gjenopptakelse av straffesaker. Begjæring om gjenopptakelse av forelegg skal etter ikrafttreddelsen ikke lenger settes frem for lagmannsretten, men for tingretten. Siden vedkommente tingrett ikke tidligere har tatt stilling til saken, fant man ikke tilstrekkelig grunn til å legge også slike avgjørelser til kommisjonen.

Dommer Tor Langbach ved daværende Trondheim byrett har i brev til departementet tatt til orde for at det er hensiktsmessig å endre straffeprosessloven § 261 før ordningen med gjenopptakelseskommisjon trer i kraft.

Departementet er enig i at henvisningen til straffeprosessloven kapittel 27 ikke gir den beste løsningen, ettersom de generelle saksbehandlingsreglene der er tilpasset ordningen med en egen kommisjon som skal ta stilling til gjenopptakelsesbegjæringer. Selv lest i lys av reservasjonen om at reglene bare gjelder så langt de passer, er saksbehandlingsreglene for kommisjonen ikke godt egnet for domstolenes behandling av en begjæring om gjenopptakelse av et forelegg. Etter departementets oppfatning vil det være mer hensiktsmessig at saksbehandlingen etter § 261 følger de nåværende reglene i kapittel 27 om domstolenes behandling av begjæringer om gjenopptakelse så langt disse reglene passer. Departementet foreslår derfor at et utvalg av saksbehandlingsreglene i kapittel 27 innarbeides i § 261.

1.9 Økonomiske og administrative konsekvenser

De foreslåtte lovendringene vil medføre noe merarbeid for domstolene som må ta stilling til et eventuelt tap av retten til å føre motorvogn i tillegg til straffekravet. Departementet vil følge nøye med på hvor stor merbelastningen blir.

Som for domstolene må det påregnes noe merarbeid for påtalemyndigheten ved at førerkortspørsmålet må prosederes under hovedforhandling i tingretten. Dette arbeidet antas likevel å bli oppveid av at politiet spares for den forvaltningsmessige behandlingen av førerkortspørsmålet etter at dom er avsagt.

Politidirektoratet bruker i dag ca. 1 årsverk på å behandle klager i førerkortsaker. En rekke av disse klagenes gjelder tap av retten til å føre motorvogn som nå foreslås behandlet i straffeprosessuelle former. På dette punktet vil forslagene derfor spare politiet for arbeid.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Helen Rui, Ola Røtvei og Bernt Egil Torp, fra Høyre, Carsten Dybevig, lederen Trond Helleland, og Linda Cathrine Hofstad, fra Fremskrittspartiet, Jan Arild Ellingsen og André Kvakkestad, fra Kristelig Folkeparti, Einar Holstad og Finn Kristian Marthinsen, og fra Sosialistisk Venstreparti, Inga Marte Thorkildsen, ser behovet for å endre norsk lovgivning slik at denne blir mer i tråd med andre lands lovgivning, der det er fornuftig. At Regjeringen nå kommer med konkrete for-

slag til endringer med hensyn til domstolsbehandling av tap av retten til å føre motorvogn, etter at forholdet har vært vurdert tidligere, er positivt.

Komiteen vil slutte seg til Regjeringens forslag om at tap av førerretten skal behandles av en domstol, dersom tapet er en del av en straffesak. Komiteen har forståelse for at man på denne måten får en mer samordnet reaksjon, en mulig raskere saksbehandling og samlet konsekvens av det/de straffbare forhold. Komiteen vil også anta at resultatet i noen grad vil kunne virke preventivt. Videre vil komiteen hevde at en domstolsbehandling også vil kunne styrke den tiltaltes situasjon. Komiteen ser ellers at Norge er det eneste landet i Norden som lar politiet inndra førerkort. Ved den foreslåtte endringen vil man bidra til at Norge oppfyller Europarådets resolusjon 15. oktober 1971 nr. 28, som anbefaler medlemslandene å la inndragning av førerkort avgjøres av den domstolen som behandler straffesaken.

Komiteen vil også påpeke viktigheten av at trafikksikkerhetsaspektet ivaretas selv om dagens praksis endres. I den anledning vil komiteen vise til Regjeringens vurderinger hvor det blant annet heter:

"... har merket seg at flere høringsinstanser har pekt på muligheten for at antallet hovedforhandlinger vil øke, fordi den tiltalte håper på en mer liberal behandling i retten".

Komiteen er positiv til Regjeringens vurdering av nevnte problemstilling hvor det sies:

"Selv om domstolsbehandling sannsynligvis vil føre til at det i noe større grad blir fokusert på den fleksibilitet i reaksjonsfastsettelsen som reglene åpner for, er det av trafikksikkerhetshensyn viktig å unngå en generell liberalisering av praksis".

Komiteen slutter seg videre til at domstolsbehandlingen skal gjelde i saker hvor reaksjonen er en del av en straffesak. Dersom tap av førerretten skyldes forhold relatert til vegtrafikkloven §§ 34 og 33 annet ledd andre punktum om manglende edruelighet eller skikkethet, er komiteen enig i at dagens praksis videreføres, hvor politiet har denne kompetansen.

Komiteen slutter seg videre til Regjeringens forslag om oppheving av vegtrafikkloven § 33 nr. 3 og deler av § 33 nr. 4. Komiteen anser at dersom det er behov for å få tatt utåndings-, blodprøve eller klinisk legeundersøkelse, så dekkes dette av allerede gjeldende hjemler som politiet har. Komiteen har videre registrert at denne lovhjemmelen har vært lite benyttet, samt at de øvrige nordiske land ikke har en tilsvarende bestemmelse.

Komiteen vil, når det gjelder beslag av førerkort som midlertidig reaksjon, påpeke viktigheten av at saksbehandlingen skjer på en god og forsvarlig måte. Det er viktig at domstolsbehandlingen utføres

slik at saken ikke drøyer ut i tid, samtidig som domstolsprøvingen av beslaget er en viktig rettsikkerhetsgaranti, spesielt når den det gjelder motsetter seg beslaget. Komiteen vil, av hensyn til alvorlighetsgraden av en slik inngripen, be departementet påse at dette gjøres på en måte som gir de impliserte minst mulig belastning.

Komiteen vil videre vise til skriftlig spørsmål til justisministeren fra representanten Anne Helen Rui, om en sak hvor en yrkessjåfør fikk sitt førerkort beslaglagt. I denne saken var det en sjåfør som etter 5 uker fremdeles ikke var avhørt om det aktuelle forholdet og samtidig var vedkommende fortsatt ute-stengt fra sitt inntektsgivende arbeid. I sitt svar sier justisminister Dørum bl.a.:

"I enkelte saker vedrørende uaktsom kjøring kan det være tvil om lovens vilkår for beslag er oppfylt, og spesielt om beslag allikevel bør skje etter JDs retningslinjer pkt 3.8.9. Slike tilfeller må vurderes meget nøye. Ved vurderingen tas i betraktning bevisenes styrke, graden av uaktsomhet og momenter for øvrig som er knyttet til den straffbare handlingen. Det er grunn til å være tilbakeholdne ved tvil, særlig når førerkortinnehaveren har et sterkt behov for førerkortet."

Komiteen vil presisere at disse regler må overholdes og ivaretas, slik at ingen utsettes for urimelige beslag.

Videre slutter komiteen seg til at Regjeringen vurderer funksjonaliteten av de nye reglene om beslag og at resultatet forelegges Stortinget på egnet måte.

Komiteen har ellers ingen merknader og anbefaler Odelstinget å slutte seg til det fremlagte forslag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil når det gjelder Regjeringens vurdering av om tap av førerretten skal være straff eller ei, selv etter at den blir gjenstand for domstolsbehandling, ikke støtte forslaget om at dette ikke skal være straff. Disse medlemmer mener derimot at tap av førerretten gjerne er det som kan føles og oppleves som den sterkeste "straffen" også sett i forhold til andre strafferettslige reaksjoner. Disse medlemmer vil i den anledning vise til Rt. 1977 s. 1207 der Høyesterett henviser til professor Andenæs sin definisjon av straff:

"Et onde som staten tilføyer en lovovertreder på grunn av en lovovertrædelse, i den hensikt at det skal føles som et onde".

I så måte mener disse medlemmer at begrepet straff slik det her er definert, er svært dekkende med hensyn til hvordan den som taper førerretten opplever det. Disse medlemmer vil derfor hevde at tap av førerretten heretter skal betegnes som straff. Disse medlemmer ber derfor Regjeringen frem-

me nødvendige lovendringer i straffe- og vegtrafikkloven.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme de nødvendige lovforslag slik at tap av retten til å føre motorvogn anses som straff."

3. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Stortinget ber Regjeringen fremme de nødvendige lovforslag slik at tap av retten til å føre motorvogn anses som straff.

4. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har for øvrig ingen merknader og råar Odelstinget til å gjøre slikt

vedtak til lov

om endringer i vegtrafikkloven mv.
(domstolsbehandling av tap av retten til å føre motorvogn mv.)

I

I vegtrafikkloven 18. juni 1965 nr. 4 gjøres disse endringer:

§ 24 a annet ledd skal lyde:

Blir en som ikke har *førerrett* ilagt straff for en overtredelse som ville ha ført til *tap av retten til å føre* motorvogn for en viss minstetid eller for alltid etter tvingende regler i *eller i medhold av § 33*, skal det i samme dom eller forelegg fastsettes en sperrefrist for å gi *førerrett* til vedkommende. Fristen skal ikke settes kortere enn den *perioden for tap av førerrett* som i tilfelle skulle ha vært fastsatt etter § 33.

§ 33 skal lyde:

§ 33. *Tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn mv.*

1. *Blir den som har førerrett ilagt straff, kan det i samme dom eller forelegg fastsettes tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en bestemt tid eller for alltid, dersom hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det.*

Tapet av førerrett fastsettes for minst 1 år dersom rettighetshaveren blir ilagt straff for overtredelse av § 22, jf. § 31. Dette gjelder likevel ikke for overtredelser som nevnt i § 31 annet ledd bokstav a.

Dersom rettighetshaveren tidligere er ilagt straff for overtredelse av § 22, jf. § 31, og han blir ilagt straff for ny overtredelse av § 22, jf. § 31 som er be-

gått senest 5 år etter at reaksjonen ble fastsatt for den tidligere overtredelsen, skal retten til å føre førerkortpliktig motorvogn fratas for alltid. Dette gjelder likevel ikke for overtredelser som nevnt i § 31 annet ledd bokstav a.

Retten til å føre førerkortpliktig motorvogn skal fratas 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, jf. § 12.

Kongen gir forskrift med nærmere regler om fastsetting av hvor lenge tap av førerett skal vare og om når det skal kreves ny førerprøve.

Tapet av førerett kan settes kortere enn minstetiden i eller i medhold av bestemmelsen her, dersom det ellers vil virke urimelig hardt og det foreligger særdeles formildende omstendigheter ved forholdet som ligger til grunn for tapet av førerett. Det samme gjelder når andre helt spesielle grunner taler for å gå under minstetiden.

2. Kongen kan gi forskrift om at retten til å føre førerkortpliktig motorvogn skal gå tapt for en bestemt tid av hensyn til trafikksikkerheten, dersom rettighetshaveren har fått nærmere angitte straffbare handlinger registrert et bestemt antall ganger i løpet av en fastsatt tidsperiode. Det kan fastsettes ulik registrering av ulike straffbare handlinger, og avhengig av om vedkommende har førerett med eller uten prøveperiode. Det kan settes vilkår for å få føreretten tilbake.

3. 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 ta førerkortet fra ham. Spørsmålet om å opprettholde beslaget skal snarest mulig forelegges for en tjenestemann som hører til påtalemyndigheten. Beslutningen skal være skriftlig. Dersom den mistenkte ikke samtykker i beslaget, må spørsmålet om fortsatt førerkortbeslag innen 3 uker oversendes tingretten til avgjørelse.

4. Politimesteren eller den han gir myndighet kan treffe vedtak om å frata noen retten til å føre førerkortpliktig motorvogn, dersom rettighetshaveren i løpet av de siste 6 måneder er ilagt straff i utlandet for en overtredelse som ville ha ført til tap av retten til å føre motorvogn for en viss minstetid eller for alltid etter regler i eller i medhold av § 33.

5. Når tap av førerett er rettskraftig avgjort, eller det er truffet vedtak om midlertidig beslag av førerkort, plikter rettighetshaveren straks å levere førerkortet til politiet.

6. Bestemmelsene i nr. 1 til 5 gjelder tilsvarende for mopedførerbevis.

Overskriften i § 34 skal lyde:

§ 34. Tilbakekall av retten til å føre motorvogn mv. på grunn av særlige forhold

§ 34 annet ledd annet punktum skal lyde:

§ 33 nr. 5 får tilsvarende anvendelse.

§ 34 nytt femte ledd skal lyde:

Dersom innehaveren av føreretten ikke er edruelig eller hansandel 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 for alltid, hvis hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det.

§ 34 femte ledd blir nytt sjette ledd.

§ 35 skal lyde:

§ 35. Forbud mot å kjøre førerkortfri motorvogn.

Den som blir ilagt straff, kan i samme dom eller forelegg for en bestemt tid eller for alltid forbys å føre motorvogn som det ikke kreves førerkort for, dersom hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det.

Politimesteren eller den han gir myndighet kan forby en person for nærmere fastsatt tid å kjøre motorvogn som det ikke kreves førerkort for, dersom personen er blitt fratatt retten til å føre motorvogn i medhold av § 34, eller mangler de egenskaper som er nødvendige for å kjøre slik motorvogn eller av andre grunner anses uskikket til å kjøre slik motorvogn, og hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det.

§ 39 skal lyde:

§ 39. Klage og omgjøring av politiets vedtak om tilbakekall av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn mv., bruksneking m.m.

For klage over politiets vedtak om tilbakekall av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn mv. etter § 34 og forbud mot å kjøre førerkortfri motorvogn etter § 35 annet ledd gjelder ingen frist.

Uten hensyn til om det er klaget, kan departementet forlenge tilbakekallstiden som er fastsatt av politiet, dersom melding om omgjøring blir sendt vedkommende innen 3 måneder etter at politiets vedtak ble gyldig truffet. Dersom det foreligger et vesentlig misforhold mellom den fastsatte tilbakekallstiden og det forhold som ligger til grunn for tilbakekallet av føreretten, er det likevel tilstrekkelig at melding om forlengelsen blir sendt vedkommende innen 2/3 av den fastsatte tilbakekallstiden er ute. Re-

gionvegkontorets og politiets vedtak om bruksnekting etter § 36 nr. 1 og § 36 nr. 2 bokstav a og b kan påklages til Vegdirektoratet. Politiets bruksnekting etter § 36 nr. 2 bokstav c og d, § 36 nr. 4 og § 36 nr. 5 kan påklages til departementet.

Ny § 40 skal lyde:

§ 40. Forkorting på grunn av etterfølgende forhold.

Dersom særlige grunner taler for det, kan politimesteren eller den han gir myndighet forkorte den perioden for tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn mv. som er fastsatt ved dom eller forelegg, jf. § 33 nr. 1 og 2, jf. nr. 6. Dersom meget tungtveiende grunner taler for det, kan perioden forkortes selv om minstetiden etter lov eller forskrift ikke er utløpt.

Bestemmelsen gjelder tilsvarende for sperrefrist etter § 24 a annet ledd og kjøreforbud etter § 35 første ledd.

II

I lov 22. mai 1981 nr. 25 om rettergangsmåten i straffesaker (straffeprosessloven) gjøres disse endringene:

§ 2 nr. 3 og ny 4 skal lyde:

- 3) sak hvor ærekrenkelse påstås erklært død og maktesløs,
- 4) sak om tap av retten til å føre motorvogn mv. for en bestemt tid eller for alltid, jf. vegtrafikkloven § 24 a annet ledd, § 33 nr. 1 og 2, jf. nr. 6, og § 35 første ledd. Det samme gjelder sak om tap av retten til å drive persontransport mot vederlag (kjøreseddel).

§ 255 skal lyde:

§ 255. Finner påtalemyndigheten at en sak bør avgjøres med bot eller inndragning, eller begge deler, kan den utferdige forelegg i stedet for å reise tiltale. Reaksjoner som nevnt i § 2 nr. 4 kan også avgjøres ved forelegg, og kan også ilegges sammen med reaksjoner som nevnt i første punktum.

§ 256 nr. 4 skal lyde:

- 4) fastsetting av den bot som kreves, og den fengselsstraff som inntreffer om boten ikke blir betalt, og i tilfelle den inndragning eller reaksjon som nevnt i § 2 nr. 4,

§ 261 skal lyde:

§ 261. Begjæring om gjenopptakelse av sak som er avgjort ved forelegg, settes frem for tingretten. Begjæringen må angi grunnlaget for gjenopptakelse og de bevis som vil bli påberopt. §§ 389 til 393 gjelder tilsvarende så langt de passer.

Hvis begjæringen er åpenbart grunnløs, avsier retten straks kjennelse om at begjæringen forkastes. Ellers forelegges den for motparten til uttalelse. Retten kan innhente ytterligere opplysninger og beslutte bevisopptak. Reglene i § 97 første punktum og § 270 gjelder tilsvarende. Partene skal gis anledning til å uttale seg om de innhentede opplysningene.

Når særlige grunner tilsier det, kan retten beslutte å holde muntlig forhandling om begjæringen, herunder å avhøre parter og vitner eller foreta annen umiddelbar bevisførsel. Rettens beslutning kan ikke angripes ved kjæremål eller anke. Holdes muntlig forhandling, skal siktede ha forsvarer dersom forsvarer vil være nødvendig ved en ny fullstendig behandling av saken.

Retten avgjør ved kjennelse om gjenopptakelse skal tillates. Reglene i § 54 kommer ikke til anvendelse. Blir gjenopptakelse besluttet, behandles saken av tingretten. § 400 gjelder tilsvarende så langt den passer.

§ 321 første ledd første punktum skal lyde:

Anke til lagmannsretten om forhold hvor påtalemyndigheten ikke har påstått og det ikke er idømt annen reaksjon enn bot, inndragning eller tap av retten til å føre motorvogn mv., kan ikke fremmes uten rettens samtykke.

III

Loven trer i kraft fra det tidspunktet Kongen bestemmer, unntatt endringen i straffeprosessloven § 261.

Endringen i straffeprosessloven § 261 trer i kraft til samme tid som lov 15. juni 2001 nr. 63 om endringer i straffeprosessloven mv. (gjenopptakelse) del II.

Oslo, i justiskomiteen, den 5. juni 2003

Trond Helleland
leder

Jan Arild Ellingsen
ordfører