

Det farligste vi gjør
Utrykningskjøringens juridiske rammer

Juridisk oppgave

BACHELOROPPGAVE (BOPPG30)

Politihøgskolen

2017

Kand.nr : 668

Antall ord: 6271

Innholdsfortegnelse

1 Innledning	2
1.1 Avgrensning og struktur	3
1.2 Metode	3
2 Drøftingsdel	4
2.1 Vegtrafikkloven §11	4
2.2 Trafikkreglene §2 nr. 4.	4
2.2.4 Andre ledd	7
2.2.5 Siste ledd	7
2.3 Vegtrafikkloven §3 – Aktsomhetsnormen i et utrykningsperspektiv	8
2.4 Øvrige krav til politiets utrykningskjøring.....	10
2.4.1 Utrykningsforskriften	10
2.4.2 Vegtrafikkloven §14 nr. 3.....	10
2.4.3 Intruks for politiets utrykningskjøring og forfølgelse.....	10
2.5 Forfølgelse	11
2.5.1 Forfølgelse som polisiær maktanvendelse.....	12
2.5.2 Forfølgelse som ledd i en pågripelse	12
2.5.3 Vegtrafikkloven §3 i forfølgelsessammenheng	13
2.6 Er Trafikkreglene §2 nr.4 tilpasset politiets behov for å fravike trafikkbestemmelser? (De lege ferenda).	13
2.7 Nødrett – Straffeloven §17	14
2.7.1 a) Det må foreligge en nødrettssituasjon	15
2.7.2 b) Kravet til interesseovervekt.....	15
2.7.3 Skaderisiko ved fravikelse av vegtrafikkloven.....	17
2.7.4 Straffenedsettelse og fritak for straff ved overskridelse av nødrett	18
2.7.5 Oppsummert om nødrett.....	18
3 Avslutning	19
4 Referanseliste	21
4.1 Lover og forskrifter.....	21
4.2 Domsregister.....	21
4.3 Offentlige dokumenter	22
4.4 Litteratur	22
4.5 Rundskriv og instruksjer	23
4.6 Internettsteder	23

1 Innledning

Som tema for denne oppgaven har jeg valgt å se på det rettslige grunnlaget for utrykningskjøring.

Utrykningskjøring gir politiet mulighet til å betydelig redusere tiden det går fra politiet mottar melding om et oppdrag til første patrulje er på stedet. Denne tidsbesparelsen kommer imidlertid til en pris, en undersøkelse av transportøkonomisk institutt tidlig på 80-tallet viste at ulykkesrisikoen ved utrykningskjøring var 25 ganger høyere enn ved normal kjøring for lensmannskontorene, og ved politikamrene var risikoen hele 40 ganger høyere enn ved normal kjøring.¹

En kategori av utrykningskjøring er forfølgelseskjøring, også kjent som biljakt. Dette er en form for utrykningskjøring som er særegen for politiet, som en del av politiets myndighetsutøvelse. SINTEF ga i 2000 ut en rapport om vurdering av politiets forfølgelseskjøring. Det ble da gjort en dybdeanalyse av 44 biljakter i perioden 1994-2000 som endte med personskade eller død.²

Opplæringen som gis på Politihøgskolen om utrykningskjøring er et to ukers kurs i løpet av andre studieår, som avsluttes med en teoretisk og praktisk prøve. Etter bestått kurs kan man som student kjøre utrykning i det som gjenstår av praksisåret. Studenter får imidlertid ikke kjøre forfølgelse, men blir i tredje og siste studieår også sertifisert for dette etter å ha vært tilstede på én forelesning.³

At «å kjøre bil er det farligste vi gjør» er et uttrykk jeg plukket opp fra min praksisveileder i løpet av andre studieår. Jeg bet meg merke i uttrykket som betydningsfullt på et plan uavhengig av hvorvidt påstanden rent objektivt holder mål. Fare og risiko er ofte forbundet med dramatiske skarpe oppdrag som hører sjeldenhetene til, men kanskje har vi minst like mye å frykte av denne hverdagslige transportetappen som vi har å frykte av å møte personer som vil oss vondt, sett fra et rasjonelt og beregnende ståsted.

Dette danner bakteppet for hvorfor jeg ønsker å gå i dybden på det juridiske grunnlaget for denne typen kjøring.

¹ Per Frøyland i Leif N. Olsen, Tor Inge Soma og Torstein Vigen, 2013, *Utrykningskjøring*, s.95

² Dagfinn Moe, *SINTEFs rapport om vurdering av politiets forfølgelseskjøring. Dybdeanalyse av 44 biljakter*, Trondheim 2000

³ Lillian Fjerdings (2002) foreslår en rekke muligheter for å øke kvaliteten på undervisningen i sin gjennomgang av grunnopplæringen ved utryknings- og forfølgelseskjøring.

Oppgaven skal belyse de juridiske rammene for å fravike bestemmelser som ellers skal sørge for en trygg og effektiv trafikkavvikling, og i hvilken utstrekning nødrett rettmessig kan påberopes som straffrihetsgrunn der vilkårene for utrykningskjøring ikke er tilstede.

1.1 Avgrensning og struktur

Drøftingen er rettet mot de aspektene ved lovverket som er relevant for politiets tjenesteutøvelse. Forhold som blir spesielle for ambulansetjenesten, brannvesenet eller andre utrykningsførere blir ikke behandlet. Det samme gjelder vilkår som gjelder spesielt for opplæring.

Nødrett, jf. strl. §17 kan i prinsippet brukes som straffefrihetsgrunn for alle straffbare handlinger, i oppgaven vil jeg kun vurdere bestemmelsen opp mot handlinger som er i strid med vegtrafikklovgivningen for å komme fort frem.

Analyse av reglene som direkte regulerer politiets utrykningskjøring og forfølgelse vil utgjøre hovedtyngden av oppgaven. Jeg vil da se på hvordan rettsreglene samspiller for å utgjøre et helhetlig hjemmelsgrunnlag, og vurdere dette opp mot politiets behov for å fravike trafikkbestemmelser. Til slutt vil jeg se nærmere på nødrettsbestemmelsen i strl. §17, og i hvilke tilfeller bestemmelsen faktisk kan komme til anvendelse i dette øyemed.

1.2 Metode

Oppgaven tar utgangspunkt i bestemmelsene om unntak for utrykningskjøretøy, jf. Trafikkreglene⁴ §2 nr.4, jf. Vegtrafikkloven⁵ §11 og nødrett, jf. Straffeloven⁶ §17.

Jeg har gjort søk i Lovdata, Rettsdata, og støttet meg på juridisk teori knyttet til de respektive bestemmelsene for å finne frem til relevante rettskilder. Instruksverk er hentet fra Politihøgskolens læringsportal «ItsLearning».

I forhold til vtrl. §11 er utrykningskjøring sparsommelig omtalt i forarbeidene, det finnes imidlertid en del rettspraksis og juridisk teori på feltet, og dette gjenspeiles derfor i oppgaven. I forhold til nødrett jf. strl. §17 er rettskildebildet godt sammensatt, men forarbeidene blir spesielt fremtredende ettersom bestemmelsen forholdsvis nylig har tredd i kraft. Rettspraksis

⁴ Forskrift 21.03.1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk

⁵ Lov 18.06.1965 nr.4 om vegtrafikk, heretter: «vtrl.»

⁶ Lov 20.05.2005 nr.28 om straff, heretter: «strl.»

er i hovedsak knyttet til nødrettsbestemmelsen i den gamle straffeloven⁷, og må derfor sees i lys av endringene gjort i overgangen til ny straffelov.

2 Drøftingsdel

I dette kapittelet skal jeg se på lovgrunnlaget som berører politiets utrykningskjøring. Reglene som angår dette temaet er spredd over et forholdsvis bredt spekter av bestemmelser. Jeg vil komme inn på deler av vegtrafikkloven, trafikkreglene, utrykningsforskriften, og instruks for politiets utrykningskjøring og forfølgelse. Jeg har forsøkt å tilnærme meg reglene på en måte som er oversiktlig og hensiktsmessig ved først å se på bestemmelsene som gir adgang til å kjøre utrykning, for deretter å trekke inn øvrige krav og restriksjoner som følger av lovgivning og instruksverk.

2.1 Vegtrafikkloven §11

Vegtrafikkloven §11 utgjør selve lovhjemmelen for å kjøre utrykning. Paragrafen er en ren fullmaktsbestemmelse, som gir adgang til å fravike reglene som er fastsatt i eller i medhold av vtrl. §§4, 5, 6, 7, 8 og 9. Disse bestemmelsene omfatter trafikkregler, skiltregler, fartsregler, særlige forbud mot trafikk, parkering og trafikkregulering.⁸

2.2 Trafikkreglene §2 nr. 4.

Trafikkreglene §2 nr. 4, gitt med hjemmel i vtrl. §11 gir nærmere regler om adgangen til å fravike de nevnte bestemmelsene.

Jf. Trafikkreglene §2 nr. 4, 1. ledd skal utrykningskjøring være «nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten» eller for «opplæring til slik tjeneste». Sistnevnte vilkår faller utenfor oppgavens avgrensning, og vil derfor ikke bli drøftet her.

Å foreta en presis redegjørelse for innholdet i disse vilkårene har vist seg utfordrende, grunnet den skjønnspregede ordlyden som synes å ofte koke ned til veldig saksspesifikke momenter i rettsavgjørelser. Det er imidlertid mulig å trekke frem noen retningsgivende uttalelser angående vurderingen fra rettspraksis og juridisk litteratur som langt på vei belyser innholdet.

2.2.1 Nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten

Nødvendig

Juridisk sett er alternativet at utrykningskjøringen skal være nødvendig det minst problematiske av de to alternativene som skal drøftes i denne sammenhengen.

⁷ Lov 22.05.1902 nr.10 om straff (Heretter «Straffeloven 1902») §47.

At fravikelsen er nødvendig betyr at formålet med kjøringen ikke vil oppnås uten at trafikkbestemmelsene fravikes.⁹ Ordet «nødvendig» må imidlertid ikke leses separat fra «i tjenesten», da det ikke er alle formål som vil berettig utrykningskjøring selv om fravikelsen er nødvendig i isolert forstand. En dom som har vist seg å ha stor prejudikatsvirkning¹⁰ er Rt.1990.666, der førstvoterende uttaler seg om trafikkreglene §2, nr. 4:

«Skal denne unntaksbestemmelsen få en rimelig rekkevidde, må man forstå ordet «tjeneste» slik at det omfatter bare tjeneste der det kan være tungtveiende grunner til å sette seg ut over trafikkreglene m.v.

Når man tar utgangspunkt i det behov for spillerom i trafikken som førere av utrykningskjøretøyer kan ha, bør man ikke begrense adgangen til å sette seg ut over fartsreglene til de rene utrykningssituasjoner, der kjøretøyet er på vei til et sted hvor man håper å kunne redde liv, helse eller materielle verdier. Men det må etter min oppfatning kreves at kjøring med en ellers forbudt hastighet må være begrunnet i forhold som har en umiddelbar sammenheng med kjøretøyets funksjon som utrykningskjøretøy. En slik sammenheng antar jeg at man etter omstendighetene vil kunne finne f.eks. i situasjoner der kjøretøyet er på vei inn fra en utrykning som har medført vesentlig svekkelse av beredskapen på basen, og hvor man på grunn av kommunikasjonsproblemer eller av annen årsak ikke kan foreta ny utrykning uten først å kjøre inn til basen.»¹¹

Høyesterett henviste igjen til denne uttalelsen i Rt.1993.294. En politimann som skulle på trafikk kontroll hadde forsovet seg. Politimannen hadde med seg spesialutstyr som det gikk lang tid mellom hver gang lensmannskontoret disponerte, og dersom han ikke rakk fergen ville ikke den planlagte trafikk kontrollen kunne gjennomføres. Retten uttalte at selv om det i og for seg er et viktig tjenestlig formål å gjennomføre en trafikk kontroll, så var det fortsatt ikke av en slik presserende karakter at det berettiget tilsidesettelse av fartsgrenser over lang tid. Anken ble forkastet, og byrettens dom til en bot på 1.000 kr ble stående.

At man *er i tjeneste* og det er nødvendig med utrykningskjøring for å lykkes med tjenestehandlingen, kan derfor ikke brukes alene som grunnlag for utrykningskjøring. Med «forhold som har en umiddelbar sammenheng med kjøretøyets funksjon som

⁹ Bjørn Engstrøm mfl., *Vegtrafikkloven kommentarutgave med trafikkreglene og skiltforskriften*, Trafikkreglene §2 nr. 4, pkt. 3. Hentet fra kommentarutgaver.no 20.03.2017

¹⁰ I norsk rett er ikke domstolene bundet av tidligere praksis, men avgjørelser Høyesterett gjør på prinsipielt grunnlag blir tillagt stor vekt i senere tolkningsspørsmål. Dommer som er mønsterdannende for senere praksis kalles *prejudikater*. (Erik Magnus Boe, *Grunnleggende juridisk metode*, 3. utgave, Oslo 2012, s.141)

¹¹ Rt.1990.666, s. 667

utrykningskjøretøy» antar jeg at begrunnelsen må sees opp mot politiets lovpålagte oppgaver,¹² samt innebære en grad av viktighet og hastverk. Uttalelsen virker med hensikt å være generelt formulert slik at skjønn fortsatt vil spille en stor rolle i nye tolkninger av bestemmelsen, men innebærer samtidig en betydelig avgrensning for forståelsen av «tjeneste» som har befestet seg i juridisk teori og senere rettspraksis.¹³

Vesentlig lette

Vesentlig lette er derimot et mer skjønnspreget begrep, der vurderingen ikke lenger går på hvorvidt det er mulig å oppfylle tjenestens formål på en annen måte, men i hvor stor grad det er nødt til å være en fordel ved å fravike trafikkbestemmelsene. Det er også årsaken til at jeg anser dette alternativet som det mest krevende å gjøre en presis redegjørelse for.

Alternativet utvider paragrafen til å også gjelde der forholdene ikke gjør utrykningskjøring strengt nødvendig, men det er ikke tilstrekkelig at det er ønskelig eller til lette¹⁴. Ut ifra hvordan «i tjenesten» må forstås i utrykningssituasjoner, må man også her gå ut ifra at det må finnes tungtveiende grunner til å sette seg utover trafikkreglene og at den vesentlige letten er knyttet til disse grunnene.

Rt.1980.938 omhandler en politietterforsker som ble bedt av sin overordnede å komme til politistasjonen «så snart som mulig» for et avhør. Den avhørte skulle fremstilles for varetektsfengsling senere samme dag. På vei til stasjonen ble han målt 98 km/t i skiltet 60-sone. Tidsbesparelsen ved å tilsidesette fartsgrensen ble ikke ansett som betydelig nok til at det ville være hverken nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten.

2.2.2 a) utrykningskjøretøy

Med utrykningskjøretøy menes kjøretøy som er godkjent i tråd med Vegdirektoratets forskrift av 18. januar 2002 nr. 55, Forskrift om godkjenning av utrykningskjøretøy.¹⁵ Etter forskriftens §1 er det regionvegkontoret som godkjenner utrykningskjøretøyet med hensyn til det tekniske og formelle. For politiet sin del er det jf. §2, nr.2 og nr. 8 «politimesteren eller sjefen for de sentrale politiorganene» som vurderer behovet for godkjenning av utrykningskjøretøyet dersom kjøretøyet eies, leies, eller leases av staten; og i andre tilfeller politimesteren. De fleste av politiets kjøretøy faller inn under denne kategorien.

¹² Jf. Lov 04.08.1995 nr. 53 om politiet (Heretter politiloven eller pl.) §2

¹³ Se Leif N. Olsen, Tor Inge Soma og Torstein Vigen, *Utrykningskjøring*, s.24, Rt.1993.294 og LH-2007-183245

¹⁴ Leif N. Olsen, Tor Inge Soma og Torstein Vigen, *Utrykningskjøring*, s. 24

¹⁵ Forskrift 18.01.2002 nr. 55 om godkjenning av utrykningskjøretøy.

2.2.3 b) fører av annet kjøretøy i politiets tjeneste

Alternativet gir politiet en særskilt adgang til å fravike bestemmelsene også for kjøretøy som ikke er registrert som utrykningskjøretøy. Dette kan for eksempel være kjøretøy som er innleid i forbindelse med spaning eller private kjøretøy som benyttes i tjeneste. Dersom en politibetjent blir nødt å bruke taxi for å komme frem til et åsted, er drosjebilen ansett å være i politiets tjeneste.¹⁶ For å kunne kreve fri veg må man imidlertid benytte blinkende blått lys.¹⁷

Utgangspunktet for denne bestemmelsen er at det var ønskelig med en klar hjemmel for å fravike bestemmelsene utenom de rene utrykningssituasjoner. Slik kjøring ble henført under politiets «generalfullmakt»,¹⁸ den tid begrepet «utrykningskjøretøy» kun omfattet utrykningskjøretøy *under* utrykning.¹⁹

Et utvalg nedsatt av Vegdirektoratet pekte på behovet for å fravike bestemmelser også i forbindelse med håndhevings-, kontroll- og serviceoppdrag, «så som til overvåking eller forfølgelse i parker, på turveger og andre avstengte offentlige eller private områder».²⁰ Tilføyelsen kom i 1978 i trafikkreglene 1957 §2 nr.4, og ble videreført i trafikkreglene 1986.²¹ Ordet «tjeneste», vil dermed måtte få en videre betydning til ikke kun å gjelde de akutte situasjonene som berettiger utrykningskjøringskjøring, men handlingen må foretas av tjenstlige grunner.²²

2.2.4 Andre ledd

Ifølge bestemmelsens andre ledd skal utrykningsførere alltid følge anvisning gitt av politiet. Med dette menes tilfeller der en polititjenesteperson fysisk regulerer trafikken, og ikke eventuelle skiltanvisninger gitt av politiet.²³

2.2.5 Siste ledd

Trafikkreglene §2 nr.4 siste ledd regulerer kjøring mot rødt trafikklyssignal.

Utrykningsføreren plikter ved slike situasjoner å «sette ned farten så mye at det straks kan

¹⁶ Ragnar Auglend, Henry John Mæland og Knut Røsandhaug, *Politirett*, 2. utgave, Oslo 2012 s. 442

¹⁷ Jf. Trafikkreglene §14, første ledd nr.3, jf. vtrl. §4

¹⁸ Bjørn Engstrøm mfl., vtrl. §11, pkt. 7. Hentet fra kommentarutgaver.no 20.03.2017

¹⁹ Ot.prp. nr. 23 (1964-1965) Om vegtrafikklov, side 61

²⁰ Ot.prp. nr. 80 (1969-1970) Om endringer i vegtrafikklov av 18. juni 1965, side 1.

²¹ Bjørn Engstrøm mfl., Trafikkreglene §2 nr.4, pkt. 4.

²² Jf. Rt.1992.682: «(...) "i tjenesten" må forstås slik at det er politiets særlige oppgaver som har gitt det rett til å fravike vanlige kjøreregler»

²³ Leif N. Olsen, *Vegtrafikkrett*, Oslo 2011 s.368

stanses for mulig kryssende eller møtende trafikant». Bestemmelsen kom i 1986, og er en lovfesting av tidligere domstolspraksis.²⁴

I Rt.1971.161 omhandles en anke der en politioverkonstabel ble domfelt i lagmannsretten fordi han kolliderte med en bil i et kryss der overkonstabelen hadde rødt lys, og den andre føreren kjørte på grønt. Retten uttaler her at: «En sjåfør på et utrykningskjøretøy må under sin kjøring foreta en avveining av mellom på den ene side de sterke tjenstlige krav til hurtighet og på den annen side de øvrige veifarendes krav på å kunne betrakte grønt lys som garanti for fri og sikker bane».

Også i Rt.1973.498, Rt.1982.1377 og Rt.1989.873 (kjm.utv) omhandles situasjoner der utrykningsførere har kjørt på rødt og kollidert med trafikanter som hadde grønt lys. I Rt.1982.1377 omhandles en anke der en politimann ble domfelt i byretten for å ikke være tilstrekkelig aktsom i en slik situasjon. Føreren av bilen som kjørte inn i krysset på grønt lys var «påvirket av alkohol og kjørte på en høyst uvanlig og uventet måte med temmelig stor hastighet i krysset». Retten la til grunn at politimannen så bilen til venstre for krysset og visste at den måtte svinge til venstre, i samme retning som han kjørte. Han regnet da med at høyre kjørefelt var klart, da han ventet at bilen kom til å legge seg i venstre kjørefelt hvis føreren ikke la merke til politibilen med blålys og sirene. Retten legger imidlertid vekt på at det var lovlig adgang for bilene som kom fra venstre også å velge høyre felt ut av krysset, og at politimannen derfor «ikke utviste den særlige aktsomhet som påhvilte ham når han fant å kunne kjøre mot rødt lys».²⁵ Anken ble forkastet.

2.3 Vegtrafikkloven §3 – Aktsomhetsnormen i et utrykningsperspektiv

Vtrl. §11 kan gi adgang til å fravike §§4-9, men ikke §3. Som fører av utrykningskjøretøy plikter man derfor fortsatt å kjøre *hensynsfullt, aktpågivende*, og *varsomt* så det ikke kan *oppstå fare* eller *voldes skade*, jf. Vtrl. §3, første ledd. Skyldkravet er uaktsomhet, jf. Vtrl. §31.

Utgangspunktet for aktsomhetsnormen i vtrl. §3 er at vanskelige ytre forhold krever større grad av oppmerksomhet og forsiktighet. Vanskelige ytre forhold innebærer blant annet forhold som komplisert trafikksituasjon og vanskelig manøvrering,²⁶ og det er på det rene at

²⁴ Leif N. Olsen, *Vegtrafikkrett* s.368

²⁵ Rt.1982.1377, side 1378

²⁶ Bjørn Engstrøm mfl., vtrl. §3, pkt. 8.2.1

utrykningskjøring i praksis utfordrer både sjåførens tekniske kjøreferdigheter og evne til å lese trafikkbildet.²⁷

I Rt.1994.1478 uttaler imidlertid retten at det likevel er «klart at aktsomhetsnormen etter denne regelen må være påvirket av at den skal anvendes på et politikjøretøy i en utrykningsssituasjon. Hvor langt man i en slik situasjon skal lempe på de krav som gjelder for andre bilførere, må bero dels på hvor viktig det fremstiller seg å få stanset og eventuelt pågrepet den som forfølges, og dels på trafikksituasjonen og risikoen for at skade kan bli voldt. Det må foretas en avveining mellom behovet for at politiet skal kunne løse sine tjenesteoppdrag og hensynet til trafikksikkerheten.»

Denne dommen omhandler en forfølgelse, men prinsippet gjelder for all utrykningskjøring. For utrykningskjøring er det altså snakk om en tilpasset aktsomhetsnorm, som tar hensyn til at det kan være nødvendig å tillate høyere risiko enn ved normalkjøring. Videre gjør rettens uttalelse det klart at det er en forholdsmessighetsavveining mellom viktigheten av å komme fort frem og den grad av risiko som tas. Sterke hensyn til å komme fort frem kan derfor gi anledning til å redusere de sikkerhetsmarginene som ellers sørger for å minimere muligheten for at noe kan gå galt.

Sjåføren må videre kunne mestre situasjonen dersom andre trafikanter ikke er oppmerksomme på utrykningen.²⁸

Det tidligere kravet om «særlig aktsomhet» i trafikkreglene 1957 § 2 nr. 4 ble ikke tatt med i trafikkreglene 1986. Ifølge Engstrøm medførte dette ingen realitetsendring i vurderingen av aktsomhetskravet ved utrykningskjøring.²⁹

Høyesterett oppretthold imidlertid i Rt.1994.1478 en differensiering mellom aktsomhetsnormen i Vegtrafikkloven §3 og Trafikkreglene 1957 §2 nr.4. En politimann ble dømt for å ikke utvise «særlig aktsomhet» i forhold til Trafikkreglene 1957 §2 nr.4, men ble frikjent etter vegtrafikkloven §3. Dommen la til grunn en strengere aktsomhetsnorm i trafikkreglenes tidligere vilkår «særlig aktsomhet» enn hva som gjaldt vegtrafikkloven §3, slik at det likevel kan tenkes at rettsstilstanden har blitt noe endret.

²⁷ Leif N. Olsen, Tor Inge Soma og Torstein Vigen, *Utrykningskjøring*, s.112

²⁸ Bjørn Engstrøm mfl., vtrl. §11, pkt. 6

²⁹ Bjørn Engstrøm mfl., Trafikkreglene §2 nr.4, pkt. 5

2.4 Øvrige krav til politiets utrykningskjøring

2.4.1 Utrykningsforskriften

Det følger av utrykningsforskriften³⁰ §2, jf. vtrl. §24 at den som skal kjøre utrykning må inneha *utrykningskompetanse*, *gyldig kompetansebevis*, og *gyldig førerkort* for det aktuelle kjøretøyet.

Forskriften regulerer også krav til opplæring og kompetansebevis for fører av utrykningskjøretøy.

2.4.2 Vegtrafikkloven §14 nr. 3

Vegtrafikkloven §14 nr. 3 lyder som følger:

«Fører av utrykningskjøretøy som krever fri veg, skal varsle med blinkende blått lys. Særskilt lydsignal kan nyttes i tillegg, men bare når det er nødvendig.»

Bestemmelsen gir utrykningsføreren varslingsplikt ved kjøring som krever fri veg. Det er med andre ord ikke et generelt krav til varsling ved utrykningskjøring, noe som for politiet betyr at varsling kan unnlates dersom det for eksempel ikke er ønskelig å tilkjenne politiets nærvær for en som skal pågripes. Politipatruljen kan i utgangspunktet da fravike vegtrafikkbestemmelser på samme måte som ellers, men ikke kreve fri veg. Det er åpenbart at dette skjerper kravet til aktsomhet, da annen trafikk ikke har forutsetninger for å forstå at politibilen er under utrykning.³¹

2.4.3 Instruks for politiets utrykningskjøring og forfølgelse

Instruks for politiets utrykningskjøring og forfølgelse³² (Utrykningsinstruksen) er i motsetning til bla. Politiinstruksen og våpeninstruks for politiet ikke en forskrift med hjemmel i lov, men er gitt som en intern instruks av Politidirektoratet. Den rettslige betydningen av instruksen må sees i lys av dette, da brudd på bestemmelsene i instruksen ikke direkte kan gi noen strafferettslige følger. Instruksen er imidlertid utformet slik at lovverket ivaretas samtidig som vurderingen om hvorvidt det skal iverksettes utrykningskjøring blir enklere, ettersom vilkårene er konkretisert i forhold til politiets oppgaver. Dette kan for eksempel sees i instruksens punkt 2.2:

³⁰ Forskrift 12.06.2009 nr.637 om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring

³¹ Leif N. Olsen, *Vegtrafikkrett*, side 381

³² Politidirektoratet, *Instruks for politiets utrykningskjøring og forfølgelse*, Oslo 2009. Heretter «Utrykningsinstruksen».

«Utrykningskjøring kan bare foretas når det er nødvendig for å redde liv, begrense skade på person eller betydelige materielle verdier, sikre viktige bevis, pågripe person eller for å ivareta politiets ansvar for beskyttelse av viktige samfunnsinteresser.»

Det er fortsatt knyttet skjønn til forståelsen av de enkelte begrepene, men skjønnet er innskrenket til i hovedsak å gjelde en grensedragning i forhold til hva som er betydelig eller viktig. I Rt.1993.294 bemerkes dette punktet av instruksens, der retten uttaler at «Selv om disse bestemmelsene ikke er umiddelbart avgjørende for forståelsen av trafikkreglenes § 2 nr 4, og vel også må anses mer restriktive, peker de etter min mening på vesentlige momenter til vurderingen av hva slags situasjoner som omfattes av § 2 nr 4.».

Instruksens skiller videre mellom *utrykningskjøring* og *forfølgelse*. Med utrykningskjøring menes det kjøring med det formål å komme fort frem og som medfører fravikelse av vegtrafikkloven §§4-9.³³ Forfølgelse innebærer at politiet med hensikt følger etter et bestemt kjøretøy. Dersom forfølgelsen innebærer utrykningskjøring, skal det i det enkelte tilfellet vurderes forsvarlig og ubetinget nødvendig.³⁴ Videre presiseres det i instruksens at det må gjøres vurderinger om forsvarligheten underveis i forfølgelsen, og at forfølgelsen må avbrytes dersom det anses som uforsvarlig å fortsette.

Instruksens regulerer også blant annet ledelse og ansvarsforhold og bruk av lyd og lyssignal.

2.5 Forfølgelse

Forfølgelse er et virkemiddel i politiets tjenesteutøvelse som fordrer spesielt stor grad av selvkontroll, vurderingsevne og snarrådighet. Vel så viktig som kunnskap om de rettslige sidene er det nødvendig at utrykningsføreren har et forhold til de etiske perspektivene knyttet til slik kjøring.

Det finnes ingen definisjon av forfølgelseskjøring i norsk politirett.³⁵ Som nevnt er utrykningsinstruksens definisjon at «politiet med hensikt følger etter et bestemt kjøretøy», men med hensyn til fenomenet jeg ønsker å belyse finner jeg følgende definisjon mer presis: «*politiets aktive forsøk på å stanse eller pågripe personer i en motorvogn som er i bevegelse, når føreren er oppmerksom på politiets forehavende og motsetter seg stansing og pågripelse ved å opprettholde eller øke farten, eller ved å ignorere politiets forsøk på å stanse*

³³ Utrykningsinstruksens, pkt. 2.1

³⁴ Utrykningsinstruksens, pkt. 3.2

³⁵ Ragnar Auglend, Henry John Mæland og Knut Røsandhaug, s. 449

*kjøretøyet.»*³⁶. Dette får frem det offensive elementet ved å forfølge, i motsetning til kun å *følge etter* som etter ordlyden har atskillig videre betydning.

Fører av kjøretøy har plikt til å stanse for politikontroll, jf. Vtrl. §10, 1. ledd. Bestemmelsen gir også «*en alminnelig adgang til å stanse kjøretøyer på de steder som veitrafikkloven gjelder for.»*³⁷ I tilfeller der føreren av kjøretøyet nekter å stanse, men forsøker å komme seg unna gir imidlertid denne bestemmelsen ingen adgang til å oppta forfølgelse.

2.5.1 Forfølgelse som politisær maktanvendelse

Der formålet med å innlede forfølgelse er å avverge personskaide, stanse lovbrudd eller nøytralisere en trussel mot den offentlige ro, orden og sikkerhet kan forfølgelsen hjemles i politiloven (pl.) §7, 1. ledd. Den faktiske risiko ved fluktkjøring alene er tilstrekkelig for å utløse denne politisære fullmakten, uten hensyn til bakgrunnen til unndragelsen.³⁸

Forfølgelsen er da å anse som et maktmiddel, og må oppfylle vilkårene i pl. §6 når det kommer til selve effektueringen. Kravene til nødvendighet og forholdsmessighet som faktisk og rettslig utgjør de største vurderingsmessige utfordringene. I utrykningsinstruksen er disse hensynene ivaretatt ved at forfølgelse kun kan skje i det enkelte tilfelle når det vurderes forsvarlig og ubetinget nødvendig, og at man hele tiden må veie faren ved forfølgelseskjøringen opp mot den trafikkfaren man skaper, jf. Pkt. 3.2. Instruksen presiserer videre at forfølgelsen straks må avbrytes dersom det anses uforsvarlig å fortsette, og at man da i stedet kan følge etter på avstand for å observere hvor kjøretøyet tar veien, jf. Pkt. 3.3.

2.5.2 Forfølgelse som ledd i en pågripelse

Der formålet med forfølgelseskjøringen er å være et ledd i en pågripelse, er det reglene i strpl. §171 eller §173³⁹ som vil være hjemmelsgrunnlag for å innlede forfølgelsen. Nødvendighets og forholdsmessighetsvurdering tilsvarende vurderingen i forhold til pl. §6 gjøres da etter strpl. §170a. Pågripelse skal skje så skånsomt som forholdene tillater, jf. strpl. §178.

I praksis medfører dette at i tilfeller der en fører ikke stopper for kontroll vil det foreligge hjemmel til å oppta forfølgelse enten som politisær maktanvendelse eller som ledd i en pågripelse gjennom det straffeprosessuelle sporet, ettersom hvilket formål man har med å oppta forfølgelsen. Støtte for dette synet finnes i Rt.1994.1478 der Høyesterett uttaler i

³⁶ Ragnar Auglend, Henry John Mæland og Knut Røsandhaug, s. 449

³⁷ Jf. Rt.1980.1373 (s.1375)

³⁸ Ragnar Auglend, Henry John Mæland og Knut Røsandhaug, s. 449

³⁹ «Den som treffes på fersk gjerning og ikke avstår fra den straffbare virksomhet, kan pågripes uten hensyn til størrelsen av straffen.», jf. strpl. §173, 1. ledd

forbindelse med en forfølgelse med pågripelse som formål: «Føreren av Fiaten pliktet altså å stanse da tiltalte signaliserte med lyshornet, og da han ikke etterkom dette, var tiltalte berettiget til å oppta forfølgelse.» Retten sa seg enig i påtalemyndighetens anførsel om at det i den konkrete saken ikke fremstilte seg som ubetinget nødvendig å øyeblikkelig pågripe personen i det forfulgte kjøretøy med hensyn til kravet i utrykningsinstruksen, men kom likevel til at det rettslig sett var grunnlag for å oppta forfølgelse.

Trafikkreglene §2 nr.4, jf. vtrl. §11 gir da adgang til å fravike reglene fastsatt i eller i medhold av vtrl. §§4-9 i den grad det er nødvendig. Dette begrenser seg da til å holde tritt med det forfulgte kjøretøyet. Eventuell tvangsmessig stansing ved hjelp av vegsperring (bastant blokkering av veien), spikermatte eller forsettlig påkjørsel (torpedering)⁴⁰ vil igjen være hjemlet i pl. §7.1 jf. §6, eventuelt strpl. §171 eller §173 jf. §170a.⁴¹ Av hensyn til ordbegrensningen går jeg ikke inn i dybden på nødvendighets og forholdsmessighetsvurderingen i forhold til tvangsmessig stans av kjøretøy, men vurderingen må gjøres konkret i forhold til blant annet hvilken metode som benyttes, omgivelsene på det aktuelle stedet, og hvor viktig det fremstiller seg å stanse den forfulgte.

2.5.3 Vegtrafikkloven §3 i forfølgelsessammenheng

Som jeg har vært inne på, vil aktsomhetsnormen på den ene side være påvirket av hvor viktig oppdraget fremstiller seg, og på den andre siden hvilket farepotensiale forfølgelsen medfører. Denne avveiningen som må gjøres blir veldig konkret i forhold til situasjonen man står ovenfor, men momenter som alltid vil ha innvirkning vil være hvilket område kjøringen foregår i, trafikksituasjonen, vær- og siktforholdene, og den forfulgtes utviste risikovillighet, herunder fart og farlige manøvrer.⁴²

2.6 Er Trafikkreglene §2 nr.4 tilpasset politiets behov for å fravike trafikkbestemmelser? (De lege ferenda)

De fleste fravikelser av vegtrafikkloven som politiet gjør er med hjemmel i trafikkreglene §2 nr. 4, jf. vtrl. §11. Dette omfatter mindre fravikelser med liten til ingen tilknyttet risiko i forbindelse med kontroll, håndhevings- og serviceoppdrag slik som patruljering i gågater, til utrykningskjøring og forfølgelse som på sin side er forbundet med et stort farepotensial. I LH.2007.183245 la lagmannsretten vekt på at rettskildesituasjonen er uklar når det gjelder fravikelser som ikke omfatter rene utrykningssituasjoner. Lagmannsretten opphevet her et

⁴⁰ Tvangsmessig stansing av kjøretøy reguleres av egen instruks: Politidirektoratets rundskriv 2009/012, *Instruks for tvangsmessig stansing av kjøretøy*.

⁴¹ Ragnar Auglend, Henry John Mæland og Knut Røsandhaug, s. 452

⁴² Ragnar Auglend, Henry John Mæland og Knut Røsandhaug, s. 450

forenklet forelegg en ambulansesjåfør hadde vedtatt da han ble målt til 76 km/t i 60- sone, da han fraktet en pasient fra sykehus til et helsesenter.

At ordet «tjeneste» må tolkes innskrenkende til kun den tjeneste der det er *tungtveiende grunner* til å sette seg utover reglene i utrykningssituasjoner, mens det for mindre overtredelser i håndhevelse, kontroll- og serviceoppdrag har en mer vidstrakt betydning er etter min oppfatning ikke spesielt intuitivt ut ifra ordlyden i bestemmelsen. En egen bestemmelse for mindre fravikelser i forbindelse med tjenestlig kjøring, og en egen bestemmelse for utrykningskjøring kunne løst eventuelle uklarheter ved tolkningen av dagens bestemmelse i Trafikkreglene §2 nr.4 på dette punktet.⁴³ På den andre siden er opplæring innen gjeldene regelverk noe utrykningsførere skal ha vært igjennom,⁴⁴ og vi skal således ha kompetanse til å praktisere regelverket på en riktig måte. Jeg kommer likevel til at en slik bestemmelse ville vært en mer hensiktsmessig løsning.

En bestemmelse for utrykningskjøring med mer konkret utdypede vilkår ville trolig vært enklere å forholde seg til vedrørende tolkningsspørsmål, jeg er imidlertid usikker på om å gå i retning av en detaljregulering i lovverket vil ha noen hensiktsmessighet utover det. Dagens modell der reglene fremstår konkrete og enkle å forholde seg til i praksis gjennom utrykningsinstruksen, samtidig som lovhjemmelen utgjør et noe videre rammeverk for skjønn virker etter mitt syn som en gunstig løsning.

2.7 Nødrett – Straffeloven §17

Hele utrykningssituasjonen har likhet med nødrett, og det kommer derfor gjerne opp spørsmål om dette dersom de formelle kravene for utrykning ikke foreligger.⁴⁵

Nødrettsbestemmelsen i straffeloven §17 lyder som følger:

«En handling som ellers ville være straffbar, er lovlig når

a) den blir foretatt for å redde liv, helse, eiendom eller en annen interesse fra en fare for skade som ikke kan avverges på annen rimelig måte, og

b) denne skaderisikoen er langt større enn skaderisikoen ved handlingen.»

⁴³ Et utvalg nedsatt av Vegdirektoratet konkluderte med at det var ønskelig med en klarere hjemmel for slik tjenestlig kjøring, jf. Ot.prp. nr. 80 (1969-1970), s. 1

⁴⁴ Jf. Utrykningsforskriften §25, 3. ledd bokstav b), jf. §24, 2. ledd bokstav e), jf. vtrl. §24

⁴⁵ Leif N. Olsen, *Vegtrafikkrett* s. 379

Ser man tilbake til vtrl. §11, følger det et nokså omfangsrikt system av rettsregler som bygger på hverandre og til sammen utgjør et helhetlig hjemmelsgrunnlag. Nødrettsbestemmelsen synes imidlertid ikke å ha den samme fragmentariske karakteren, men fremstår i stedet samlet i én enkelt paragraf.

I motsetning til vtrl. §11, er ikke nødrettsbestemmelsen i strl. §17 begrenset til å gjelde en bestemt personkrets, og kan dermed gi adgang til å fravike trafikkbestemmelser også til sivile personer så vel som utrykningspersonell.

Det fremgår nå tydelig i lovteksten at dersom en ellers straffbar handling fyller vilkårene for nødrett, er den ikke bare straffri, men også lovlig.⁴⁶ I denne oppgaven fokuserer jeg som nevnt på handlinger som er i strid med vegtrafikklovgivningen.

2.7.1 a) Det må foreligge en nødrettssituasjon

For at bestemmelsen skal komme til anvendelse, må det foreligge en fare for skade som truer en lovlig interesse. Det er ikke av betydning hvordan faren oppsto, så lenge den ikke kan avverges på en annen rimelig måte. Uttrykket «for å» gjør det også klart at det må foreligge en redningshensikt ved handlingen.⁴⁷

Vilkåret om at faren ikke må kunne «avverges på annen rimelig måte», innebærer at det alltid må gjøres en vurdering om det var andre handlingsalternativer, og i tilfelle hvilke.⁴⁸

I LE-2014-21524 ble en hundefører i Norske Redningshunder tilkalt for å bistå i en leteaksjon. Hundeføreren hadde jobbet som ambulansesjåfør siden 1995, og hadde gyldig kompetansebevis for utrykningskjøretøy. På vei til oppdraget ble han i sin private Toyota Land Cruiser målt til 143 km/t i 80-sone av en sivil bil fra utrykningspolitiet. Savnede hadde allerede vært borte i et halvt døgn før tiltalte fikk meldingen, og retten fant det bevist at tiltalte selv forsto at situasjonen ikke var så akutt at han rettmessig kunne påberope seg nødrett. Tiltalte ble domfelt for overtredelse av vtrl. §31, 1. ledd, jf. §6, 2. ledd. Straffen ble satt til ubetinget fengsel i 18 dager, og tap av førerrett i 7 måneder. Anke over straffutmålingen ble nektet fremmet av Norges Høyesteretts ankeutvalg, jf. Rt.2014.713.

2.7.2 b) Kravet til interesseovervekt

Den tydeligste endringen mellom nødrettsbestemmelsen i straffeloven 1902 §47 og straffeloven 2005 §17 er kravet til interesseovervekt. Der det i straffeloven 1902 §47 het:

⁴⁶ Ot.prp. nr. 90 (2003-2004) Om lov om straff (straffeloven), s. 417

⁴⁷ Ot.prp. nr. 90 (2003-2004) Om lov om straff (straffeloven), s. 417

⁴⁸ Magnus Matningsdal, *Straffeloven 2005. Almennelige bestemmelser, kommentarutgave*, 2015, strl. §17, pkt. 5.1. Hentet fra kommentarutgaver.no 20.03.2017

*«Ingen kan straffes for Handling, som han har foretaget for at redde
nogens Person eller Gods fra en paa anden Maade uafvendelig Fare, naar
Omstændighederne berettigede ham til at anse denne som særdeles
betydelig i Forhold til den Skade, som ved hans Handling kunde
forvoldes.»⁴⁹*

heter det i den nye straffeloven at skaderisikoen knyttet til faren må være «langt større enn skaderisikoen ved handlingen»⁵⁰.

Det er blitt påpekt at ordlyden i straffeloven 1902 §47 angir at det skal foretas en sammenligning mellom en *fare* som truer person eller gods på den ene siden, og den *skaden* som kan forvoldes på den andre siden. Ettersom «fare» og «skade» ikke er sammenlignbare størrelser (*inkommensurable*), vil en slik sammenligning ikke la seg gjøre.⁵¹ Paragrafen ble imidlertid tolket til at det på begge sider skal tas hensyn til faregraden og den skade som kan voldes,⁵² på samme måte som begrepet «skaderisiko» i den nye bestemmelsen.

Et utgangspunkt er at dersom det er en avveining mellom en økonomisk interesse på den ene siden og fare for liv og helse på den andre, må hensynet til den økonomiske interessen vike. Unntak fra denne hovedregelen må kunne gjøres for eksempel for en person med en stilling som nettopp innebærer at fare må trosses, for eksempel for ansatte i politiet eller brannvesenet.⁵³

I overgangen fra formuleringen «særdeles betydelig» til «langt større» når det gjelder kravet til interesseovervekt ligger det en realitetsendring. Straffelovkommisjonen foreslo å endre kravet til at skaderisikoen som nødsituasjonen har skapt til «betydelig tyngre»⁵⁴, noe Justisdepartementet mente lempet for mye på kravet til interesseovervekt.⁵⁵ Det er dermed en forutsetning at det skal mer til for å oppfylle vilkåret «langt større» enn «betydelig tyngre», men mindre enn hva som skal til kreves i vilkåret «særdeles betydelig». Den nærmere grensedragningen for når vilkåret anses oppfylt er overlatt til rettspraksis og juridisk teori å foreta. Rettspraksis og teori som knytter seg til §47 er fortsatt av atskillig interesse, men må tolkes i lys av regelendringen på dette punktet.

⁴⁹ Straffeloven 1902 §47.

⁵⁰ Straffeloven 2005, §17 b)

⁵¹ NOU 1992: 23 *Ny straffelov, alm. Bestemmelser*, s. 91

⁵² Anders Bratholm og Johs Andenæs i NOU 1992: 23 *Ny straffelov, alm. Bestemmelser*, s.91

⁵³ Ot.prp. nr.90 (2003-2004) *om lov om straff (straffeloven)*, s. 418

⁵⁴ NOU 1992: 23 *Ny straffelov, alm. Bestemmelser*, s. 91

⁵⁵ Ot.prp. nr.90 (2003-2004) *om lov om straff (straffeloven)*, side 418

2.7.3 Skaderisiko ved fravikelse av vegtrafikkloven

For å beregne skaderisikoen ved å fravike vegtrafikkloven må man på den ene siden se på hvilke skadefølger det kan få å kjøre slik, og på den andre siden sannsynligheten for at skadene inntreffer. Regner man med at faren for å kjøre av veien og påføre skader til en verdi av 100.000 kroner, og at sannsynligheten for dette er 1/100, vil skaderisikoen som skal sammenlignes utgjøre 1.000 kroner. Ved bilkjøring er det dessverre langt verre ting man risikerer enn å vrake bilen, og da sikter jeg særlig til tap av eget og andres liv. Med alle faktorer som spiller inn i en slik situasjon vil det være umulig å gjøre en nøyaktig kalkulering av skaderisikoen, i tillegg til at man også må ta med i betraktningen at redningsoppdraget ikke nødvendigvis lykkes.⁵⁶

Andersen (1999) viser til at å kjøre fortere enn lovlig tillat hastighet i prinsippet har samme problemstilling som promillekjøring i nødrettsøyemed, men at det normalt sett må anses som et mindre inngrep i de interessene veitrafikkloven verner ved fartsovertredelser enn ved alkoholpåvirkning.⁵⁷ Angående vtrl. §22 første ledd om kjøring i alkoholpåvirket tilstand, er det kun «*tungtveiende, private interesser som er faretruet, typisk liv eller helse ved ulykke eller sykdom*» som kan gi rettmessig grunnlag til overtredelse⁵⁸. Selv om dette er hentet fra teori knyttet til straffeloven 1902 §47, vil formuleringen antakelig fortsatt være en presis redegjørelse for hvilke interesser som kan berettiggjøre alkoholpåvirket kjøring i dagens nødrettsbestemmelse i strl. §17. Med hensyn til at økonomiske interesser som hovedregel må vike dersom det er en fare for liv og helse med i bildet, er trolig det samme tilfellet ved fartsoverskridelser.

I Rt.1999.71 ble en frifinnende dom for fartsoverskridelse opphevet, idet Høyesterett ikke fant at det forelå nødrett, jf. Straffeloven 1902 §47. En frivillig brannmann kjørte i 99 km/t i 50-sone da han var på vei til en alvorlig brann. Han hadde på denne dagen ikke brannvakt, men fikk signal om at det var en større brann gjennom callingapparatet sitt. Ettersom han oppfattet situasjonen svært alvorlig rykket han ut med sin private bil. På veien så han enorm røykutvikling fra brannen før han ble stoppet i politiets radarkontroll.

Høyesterett sa seg enig i at tiltalte befant seg i en nødrettsituasjon da kjøringen ble foretatt «for at redde nogens Person eller Gods fra en paa anden Maade uafvendelig fare», men at faren som truet ikke var «særdeles betydelig» i forhold til farepotensialet ved kjøringen. Dette

⁵⁶ NOU 1992: 23 *Ny straffelov, alm. Bestemmelser*, s. 91

⁵⁷ Kjell V. Andersen, *Strafferettslig nødrett*, Oslo 1999 s. 352

⁵⁸ Kjell V. Andersen, s.350

fordi det var snakk om en smal, kupert vei uten oppmerket midtstripe, der det var grunn til å forvente motgående trafikk samt at tiltalte hadde passert en barneskole. Sammenholdt med hastigheten han ble målt i ble kjøringen ansett som «klart utenfor» det tiltalte rettmessig kunne foreta seg etter straffeloven 1902 §47.

2.7.4 Straffenedsettelse og fritak for straff ved overskridelse av nødrett

Dersom grensene for nødrett er overskredet kan straffen settes under minstestrafen i straffebudet eller til en mildere straffart, jf. Strl. §80, bokstav d nr. 1. Retten kan også frifinne den som har overskredet grensene for nødrett, jf. Strl. §81, bokstav b nr.1.

I en eventuell straffutmåling skal det etter strl. §78 bokstav a, i formildende retning især tas i betraktning om det forelå en situasjon som nevnt i blant annet §80, bokstav d.

Felles for at disse bestemmelsene skal komme til anvendelse, er at det må det foreligge en nødrettssituasjon etter strl. §17, bokstav a. Overskridelsen gjelder derfor kun i *intensitet*, og ikke tid, ettersom det ved en overskridelse i tid ikke lenger foreligger en nødrettssituasjon.⁵⁹

2.7.5 Oppsummert om nødrett

For å tilsidesette fartsgrenser og øvrige bestemmelser i vegtrafikklovgivningen med hjemmel i nødrett må det foreligge en fare som truer tungtveiende private interesser som liv eller helse. Det må videre anses strengt nødvendig å fravike bestemmelsene, andre handlingsalternativer som å vente på et utrykningskjøretøy eller kjøre i tråd med vegtrafikklovgivningen må fremstå som urimelig med hensyn til å avverge den faren som truer. Dersom disse vilkårene er oppfylt foreligger det en nødrettssituasjon, jf. Strl. §17, bokstav a.

Videre må man se på skaderisikoen ved både faren som truer, og den skaderisikoen kjøringen representerer. Dette er en skjønnspreget beregning ut fra gjerningspersonens forutsetninger for å forstå situasjonen. I beregningen av skaderisiko må han på den ene siden se på hvor omfattende skade det kan være snakk om, og på den andre siden hvilken sannsynlighet det er for at skaden inntreffer. Risikomomenter i forhold til trafikkulykker som vegens og omgivelsenes beskaffenhet, lysforhold, tid på døgnet, førers erfaringsgrunnlag og tilstand, og ikke minst fart er særlig aktuelle i vurderingen av skaderisikoen ved kjøringen. Vilkåret i strl. §17 bokstav b) er at skaderisikoen ved faren som truer er «langt større» enn skaderisikoen redningshandlingen representerer. Dette må sies å være et forholdsvis strengt krav til

⁵⁹ Rettsdata.no, strl. §80 note 655 v/Magnus Matningsdal. Hentet 14.04.2017.

interesseovervekt. Det skal mer til enn at skaderisikoen ved faren veier «betydelig tyngre» enn skaderisikoen ved redningshandlingen, men noe mindre enn den tidligere formuleringen «særdeles betydelig».

3 Avslutning

Med oppgaven søkte jeg å belyse de juridiske rammene for å fravike bestemmelser som ellers skal sørge for en trygg og effektiv trafikkavvikling, og i hvilken utstrekning nødrett rettmessig kan påberopes som straffefrihetsgrunn der vilkårene for utrykningskjøring ikke foreligger.

Arbeidet har ledet meg frem til følgende konklusjoner:

Trafikkreglene §2 nr.4 gir adgang for utrykningskjøretøy og andre kjøretøy i politiets tjeneste å fravike vtrl. §§4-9, når det er nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten. Hvordan man må forstå ordet «tjeneste» vil avhenge av om det er snakk om utrykningskjøring eller mindre fravikelser i forbindelse med håndheving, kontroll- og serviceoppdrag. For den første kategorien må det foreligge tungtveiende grunner for å sette seg ut over farts- og trafikkreglene, mens for de andre tilfellene er det tilstrekkelig at fravikelsen er foretatt av tjenstlige hensyn.

For å innlede forfølgelse kan både pl. §7, 1. ledd, jf. §6 og strpl. §171 eller §173, jf. §170a komme til anvendelse. Om man velger det polisiære sporet eller straffesporet vil avhenge av hvilket formål man har med å forfølge. I tilfeller der en bil ikke stopper for kontroll, slik han er pliktig etter vtrl. §10, vil det være grunnlag for å innlede forfølgelsen etter pl. §7, 1. ledd eller strpl. §171/§173. Dersom det anses nødvendig og forholdsmessig, jf. pl. §6 eller strpl. §170a, er det også å anse som nødvendig i tjenesten jf. trafikkreglene §2 nr.4, jf. vtrl. §11. Aktsomhetsnormen i vtrl. §3 vil da sette rammer for den videre kjøringen. Hvor langt man kan gå i å akseptere risiko vil avhenge av hvor viktig oppdraget fremstiller seg, dette er en løpende vurdering. Eventuell tvangsmessig stansing vil igjen være hjemlet i politiloven eller straffeprosessloven, hvilken metode man vurderer vil ha betydning for nødvendighets og forholdsmessighetsvurderingen, jf. pl. §6 eller strpl. §170a.

Med hensyn til det strenge kravet for interesseovervekt i strl. §17, vil bestemmelsen trolig aldri kunne gi politiet adgang til å kjøre utrykning i tilfeller der det ikke allerede foreligger hjemmel etter trafikkreglene §2 nr.4, jf. vtrl. §11. Bestemmelsen kan imidlertid komme til anvendelse for personer som ikke kjører utrykningskjøretøy dersom det er en fare for liv eller helse, og det ikke er mulig å avverge faren ved å tilkalle et utrykningskjøretøy eller på annen rimelig måte. Kjøringen må foretas slik at skaderisikoen ville vært langt større dersom man

ikke hadde satt seg utover trafikkbestemmelsene enn den skaderisikoen som oppstår ved handlingen. Kunnskap om denne adgangen for privatpersoner kan være nyttig for operatører i politiets operasjonssentraler, dersom det for eksempel skulle komme en henvendelse om en nødssituasjon i et område der ingen av nødetatene vil rekke å komme i tide.

Arbeidet med oppgaven har vært lærerikt og interessant, og har gitt meg en mye dypere innsikt i regelverket rundt utrykningskjøring. Gjennomgangen av rettsavgjørelser har uten tvil hevet bevisstheten min rundt hvor fort ting kan gå galt i utryknings- og forfølgelsessituasjoner. Dette har tvunget meg til å reflektere over hvor viktig det egentlig er å få tak i en person som forsøker å stikke fra politiet, ettersom det allerede er nok av tragisk erfaring som viser med tydelighet hva som da faktisk står på spill.

4 Referanseliste

4.1 Lover og forskrifter

Lover

Lov 22.05.1902 nr.10 om straff (Straffeloven 1902)

Lov 18.06.1965 nr. 4 om vegtrafikk (Vegtrafikkloven)

Lov 20.05.2005 nr. 28 om straff (Straffeloven)

Forskrifter

Forskrift 21.03.1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (Trafikkregler)

Forskrift 18.01.2002 nr. 55 om godkjenning av utrykningskjøretøy

Forskrift 12.06.2009 nr. 637 om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring (Utrykningsforskriften)

4.2 Domsregister

Høyesterett

Rt. 1971 s. 161

Rt. 1973 s. 498

Rt. 1979 s. 507

Rt. 1980 s. 938

Rt. 1980 s. 1373

Rt. 1982 s. 1377

Rt. 1989 s. 873 (Høyesteretts kjæremålsutvalg)

Rt. 1990 s. 666

Rt. 1992 s. 682

Rt. 1993 s. 294

Rt. 1994 s. 1478

Rt. 1999 s. 71

Rt. 2014 s. 713 (Norges Høyesteretts ankeutvalg)

Lagmannsrettene

LH-2007-183245

4.3 Offentlige dokumenter

NOU 1992: 23 *Ny straffelov, alm. Bestemmelser*. Oslo: Justis- og beredskapsdepartementet

Ot.prp. nr. 23 (1964-1965) *Om vegtrafikklov*. Oslo: Samferdselsdepartementet

Ot.prp. nr. 80 (1969-1970) *Om endringer i vegtrafikklov av 18. juni 1965*. Oslo: Samferdselsdepartementet

Ot.prp. nr. 90 (2003-2004) *Om lov om straff (straffeloven)*. Oslo: Justis- og beredskapsdepartementet

4.4 Litteratur

Andersen, Kjell V., *Strafferettslig nødrett* (Oslo 1999)

Auglend, Ragnar, Henry John Mæland og Knut Røsandhaug, *Politirett*, 2. utgave (Oslo 2012)

Boe, Erik Magnus, *Grunnleggende juridisk metode*, 3. utgave (Oslo 2012)

Engstrøm, Bjørn (red.) mfl., *Vegtrafikkloven kommentarutgave med trafikkreglene og skiltforskriften*. (Oslo 2012). Digital utgave hentet fra kommentarutgaver.no 20.03.2017

Fjerdings, Lillian, *En gjennomgang av politiets grunnopplæring i utryknings- og forfølgelseskjøring ved Politihøgskolen* (Trondheim 2002)

Matningsdal, Magnus, *Straffeloven 2005. Alminnelige bestemmelser, kommentarutgave*, (Oslo 2015). Digital utgave hentet fra kommentarutgaver.no 20.03.2017

Moe, Dagfinn, *SINTEFs rapport om vurdering av politiets forfølgelseskjøring. Dybdeanalyse av 44 biljakter* (Trondheim 2000)

Olsen, Leif N., *Vegtrafikkrett* (Oslo 2011)

Olsen, Leif N., Tor Inge Soma og Torstein Vigen, *Utrykningskjøring* (Oslo 2013)

4.5 Rundskriv og instrukser

Politidirektoratet, *Instruks for politiets utrykningskjøring og forfølgelse* (Oslo 2009)

Politidirektoratet, Rundskriv 2009/012, *Instruks for tvangsmessig stans av kjøretøy* (Oslo 2009)

4.6 Internettsteder

Lovdata.no

Rettsdata.no

Kommentarutgaver.no