

**En analyse av de rettslige rammene for
forfølgelseskjøring, særlig sett i lys av
Spesialenhetens praksis**

Juridisk oppgave

BACHELOROPPGAVE (BOPPG30)

Politihøgskolen

2021

Kand.nr : 622 og 623

Antall ord: 8431

Innhold

1 Innledning.....	3
1.1 Avgrensning og struktur	5
1.1.1 Avgrensning	5
1.1.2 Struktur.....	6
2 Metode og rettskildesituasjonen.....	6
3 Drøftelse	8
3.1 Lovbestemmelser	8
3.1.1 Forfølgelse som polisiær maktanvendelse og som ledd i pågripelse	8
3.1.2 Vegtrafikkloven § 3.....	9
3.1.3 Vegtrafikkloven § 11.....	11
3.2 Trafikkreglene § 2 nr. 4.....	11
3.3 Instruks for utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy	12
3.4 Praksis	14
3.4.1 Særlig om rettspraksis	15
3.4.2 Grunn til forfølgelse	16
3.4.3 Avstand.....	17
3.4.4 Fart	18
3.4.5 Fortløpende vurderinger	19
3.4.6 Førerens tilstand	20
3.4.7 Trafikale forhold	20
3.4.8 Kjørefeil	21
3.4.9 Bruk av lyd- og lyssignal	22
3.4.10 Konklusjon på drøftelsen	23
4 Avslutning	24
Referanser.....	26

1 Innledning

I denne oppgaven har vi valgt å gjøre en analyse av de rettslige rammene for forfølgelseskjøring og da særlig sett i lys av Spesialenhetens praksis.

Under vår praksisperiode har vi flere ganger vært med på situasjoner der det ble iverksatt forfølgelse av kjøretøy. De aller fleste gangene ble dette avbrutt etter kort tid. Dette vekket vår interesse knyttet til den nærmere grensedragning for når man iverksetter forfølgelse, hvordan denne gjennomføres og når den eventuelt bør avbrytes. Da vi med dette for øye begynte å lete etter aktuelle kilder, fant vi at de rettslige rammer for slik kjøring i lov, forskrift og instruks var beskrevet i svært skjønnsmessige former. Det blir brukt ord som «nødvendig» og «vesentlig lette», samt «ubetinget nødvendig» og «forsvarlig». Dette er begreper som må gis nærmere innhold gjennom rettsanvendelsen. Begrepene er sparsommelig omtalt i politifaglige lærebøker, juridisk teori og rettspraksis. Det finnes imidlertid noe rettspraksis, samt praksis fra Spesialenheten, hvor disse instansene anvender begrepene og gir dem innhold. Hovedfokuset ved vår gjennomgang av rettskildene, ble etter dette å forsøke å trekke noen retningslinjer ut av den forliggende praksis. Gjennom arbeidet med bacheloroppgaven kunne vi kanskje klare å utlede en del relevante momenter knyttet til vurderingen av om politiets forfølgelseskjøring i den enkelte situasjon har vært utført i henhold til regelverket.

Å kjøre forfølgelse og annen utrykning er forbundet med stor risiko. Rapporten «Ulykkesrisiko ved politiets utrykningskjøring» fra 1986 omtalte risikoen forbundet med utrykningskjøring i to UP distrikter og fem politidistrikter. Resultatene viste at det var 13 ganger så høy risiko forbundet med å kjøre utrykning for UP som ved normal kjøring, 25 ganger så høy risiko for lensmannskontorene og 40 ganger så høy for politikamrene i de store byene.¹

Forfølgelseskjøring er et aktuelt tema og blir ofte trukket frem i nyhetene. I en artikkel i VG fra 2019² settes det lys på de mulige konsekvensene. Det vises til statistikk om at tre mennesker hadde mistet livet og syv mennesker hadde fått bruddskader under forfølgelseskjøring siden 2015. Sjef for Spesialenheten, Jan Egil Presthus, sa at det er «utvilsomt risiko forbundet med denne arbeidsmetoden.» En sak som har vært mye omtalt det

¹ Rune Andersen, Kapittel 12: Spesielle forhold knyttet til politiets utrykningskjøring. I Leif N. Olsen, Tor Inge Soma & Torstein Vigen, 2017, *Utrykningskjøring*, s. 179

² Ingvild Silseth, 2019. Tre har omkommet i politiets biljakter siden 2015. VG.

<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/zG1bn4/tre-har-omkommet-i-politiets-biljakter-siden-2015>

siste året, var da politiet fulgte etter to ranere av en gullsmed i Oslo sentrum.³ Ranerne hadde avfyrt skudd inne i butikken og ble forfulgt gjennom en park hvor det var flere mennesker. Tidligere sjef for utrykningspolitiet, Leif N. Olsen, fremhevet situasjonen der politiet fulgte etter mopeden på gangbruen som den farligste situasjonen for andre som var i området.

Forfølgelseskjøring blir også trukket frem som en spesielt vanskelig form for utrykningskjøring, og føreren blir ofte stilt i vanskelige avveinings situasjoner. Under en vanlig utrykning vil føreren ha full kontroll over egne valg og følge sin egen kjøreprosess, men dette endrer seg under en forfølgelse. Føreren av utrykningskjøretøyet er i noen grad nødt til å følge den forfulgtes kjørevalg og kjøreatferd. Dette kan medføre en atferd i trafikken som er forbundet med særdeles stor risiko, da den forfulgte har til hensikt å unnsnippe forfølgelsen og av den grunn er villig til å ta større sjanser.⁴

SINTEF-rapporten fra 2000 «Vurdering av politiets forfølgelseskjøring» tar for seg utfordringer spesielt knyttet til forfølgelse. De fremhever også det store ansvaret politiet har og de krevende vurderingene som fortløpende må gjøres. Vurderingene vil blant annet gå på hvor raskt man kan kjøre, fart, avstand og om man skal bruke signalanlegg. Det må imidlertid forut for dette gjøres en vurdering av om forfølgelse skal opptas, og under forfølgelsen må det gjøres en fortløpende vurdering av om den skal avbrytes. Rapporten analyserte 44 forfølgelser som medførte personskade eller død. Undersøkelsen hadde som hovedmål å:

«Vurdere nødvendigheten av å iverksette tiltak for å systematisere rutinene for håndtering og rapportering av politiets forfølgelseskjøringer ute i trafikken, og vurdere opplæringstiltak for å øke kompetansen på dette området. Gjennom en dybdeanalyse ble det innhentet opplysninger om hvorfor forfølgelsene ble startet og hvordan de ble gjennomført.»⁵

Det fremgår av rapporten at SINTEF ikke gjorde noen rettslig vurdering av forfølgelseskjøringen opp mot aktsomhetsnormen i lov om vegtrafikk⁶ § 3 og relevante straffebestemmelser. Den enkelte polititjenestemann som er fører av en utrykningsbil under forfølgelseskjøring, må likevel gjøre disse vurderingene av situasjonen fortløpende. Vi mente derfor at det var av interesse å få belyst også disse sidene av tjenesteutøvelsen.

³ Øystein Andersen, 2020. - Her skjer det farligste. *Dagbladet*. <https://www.dagbladet.no/nyheter/her-skjer-det-farligste/72562654>

⁴ Leif N. Olsen, 2015. *Vegtrafikkrett*, s. 349-350

⁵ SINTEF rapport skrevet av Dagfinn Moe & Gunnar Thomassen, 2000. *Vurdering av politiets forfølgelseskjøring. Dybdeanalyse av 44 biljakter*.

⁶ Lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (Vegtrafikkloven – vtrl.)

Vårt utvalg av saker knyttet til forfølgelseskjøringer og gjennomgang av disse er ikke representativt for alle forfølgelser. I tillegg til det som finnes av rettspraksis, har vi kun hatt tilgang til saker Spesialenheten har etterforsket med hjemmel i forskrift om ordningen av påtalemyndigheten⁷ § 34-6 annet ledd:

«Selv om det ikke er grunn til mistanke om en straffbar handling, skal etterforskning settes i verk dersom noen dør eller blir alvorlig skadet som følge av politiets eller påtalemyndighetens tjenesteutøvelse, eller noen dør eller blir alvorlig skadet mens de er tatt hånd om av politiet eller påtalemyndigheten.»

Det gjennomføres en rekke forfølgelseskjøringer som ikke medfører etterforskning. Innenfor rammen av denne oppgaven har vi ikke hatt anledning til å innhente informasjon eller skaffe oss nærmere kunnskap om disse.

1.1 Avgrensing og struktur

1.1.1 Avgrensning

Det er kun politiet som har hjemmel til å foreta forfølgelse av kjøretøy. Det vil i oppgaven derfor ikke bli aktuelt å belyse andre nødetaters utrykningskjøring, da disse ikke har anledning til å kjøre forfølgelse. Selv tolletaten som de senere årene har fått hjemmel til å kjøre utrykning for å ta igjen kjøretøy og stanse dem på en sikker måte, har ikke fått anledning til å kjøre forfølgelse. Slik forfølgelse ville vært med på å skape uklare grenser mot politiets arbeid ifølge evalueringsutvalget.⁸ Politiets arbeidsoppgaver er definert i lov om politiet⁹ § 2. Utrykning og forfølgelse kan blant annet gjennomføres for å beskytte person, eiendom og fellesgoder, jf. § 2 nr. 1, avdekke og stanse kriminell virksomhet og forfølge straffbare forhold, jf. § 2 nr. 2, samt yte borgerne hjelp og tjenester i faresituasjoner, jf. § 2 nr. 4.

Det vil videre bli avgrenset mot kjøring i strid med trafikkreglene i forbindelse med «vegarbeid eller lignende arbeid på eller ved veg, i regionvegkontorets kontrolltjeneste og ved kontroll og håndheving av parkering og stans på offentlig ferdselsåre», jf. forskrift om kjørende og gående trafikk¹⁰ § 2 nr. 4 bokstav c.

⁷ Forskrift 28. juni 1985 nr. 1679 om ordningen av påtalemyndigheten (Påtaleinstruksen)

⁸ Leif N. Olsen, Tor Inge Soma, Torstein Vigen, 2017. *Utrykningskjøring*, s. 216-217

⁹ Lov 4. august 1995 nr. 53 om politiet (Politi-loven – politil.)

¹⁰ Forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (Trafikkregler)

Politiet har i lov- og forskriftsverket en rekke hjemler for å gripe inn i ulovlig atferd. Fokuset i oppgaven er den rettslige regulering av politiets forfølgelseskjøring. Vi behandler derfor ikke spørsmål knyttet til annen maktutøvelse som forsettlig påkjørsel, spikermatte og vegsperring.

1.1.2 Struktur

Politiet har en bred og generell adgang til å bruke makt. Det følger av politiloven § 7 første ledd at politiet kan gripe inn for håndhevelse av den offentlige ro og orden mv. Det følger videre av bestemmelsens annet ledd at politiet kan anvende maktmidler. Politiloven § 6 har regler om hvordan polititjenesten skal utføres i denne forbindelse. Det sentrale er at den skal være hensiktsmessig, nødvendig og forholdsmessig.

Politiet er også gitt adgang til pågrepelse med hjemmel i lov om rettergangsmåten i straffesaker¹¹ § 171 når vilkårene i denne bestemmelsen er oppfylt. Videre må det være tilstrekkelig grunn for pågrepelse, samt at tvangsmiddelet ikke må være uforholdsmessig, jf. strpl. § 170 a.

Dette er overordnede bestemmelser som hjemler den maktbruk som er nødvendig for at politiet skal kunne utøve sin virksomhet. Bestemmelsene regulerer imidlertid ikke nærmere politiets adgang til å kjøre i strid med vegtrafikkloven. Vi vil derfor ikke i denne oppgaven gjøre en nærmere analyse av disse regelsett, men likevel kort redegjøre for dem under punkt. 3.1.1.

Regelverket knyttet til forfølgelseskjøring er noe komplekst og fragmentarisk. De regler som regulerer hvordan kjøring i sin alminnelighet skal gjennomføres finnes i vtrl. § 3, jf. §§ 4-9. Det er imidlertid gjort unntak fra paragrafene §§ 4-9 for utrykningskjøretøy i vtrl. § 11, jf. trafikkreglene § 2 nr. 4. Utryknings- og forfølgelseskjøring er ytterligere regulert i instruks for utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy¹². Dette regelverket anvendes av domstolene og Spesialenheten i den enkelte sak. Det er særlig denne rettsanvendelse vi skal se nærmere på.

2 Metode og rettskildesituasjonen

I vår oppgave har vi analysert de rettslige rammene for forfølgelseskjøring ved hjelp av den juridiske metode. Den juridiske metode går kort sagt ut på å utlede rettsregler gjennom anvendelse av de rettskilder som regulerer problemstillingen. Rettskildene er hierarkisk

¹¹ Lov 22. mai 1981 nr. 25 om rettergangsmåten i straffesaker (Straffeprosessloven – strpl.)

¹² Politidirektoratet, 2009. *Instruks for utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy*. Omtalt som: Utrykningsinstruks

oppbygd, hvor man grovt skjematisk kan si at Kongeriket Norges Grunnlov¹³ etterfulgt av andre formelle lover veier tyngst, deretter forarbeidene til lovene, forskrifts- og instruksverket, rettspraksis, juridisk teori og andre myndigheters praksis.¹⁴

Regelverket for forfølgelseskjøring er først og fremst nedfelt i lov, forskrift og instruks. Det er sparsommelig med relevante uttalelser i lovforarbeidene, og vi har derfor i liten grad gått inn på disse. I den grad regelverket er omtalt i lærebøker og annen juridisk teori, har vi fortløpende hentet utsagn fra disse kildene ved gjennomgangen av de relevante lovbestemmelser, forskriften og instruksen.

I denne oppgaven har vi ved tolkningen av regelverket lagt betydelig vekt på rettspraksis og Spesialenhetens praksis. Dette skyldes at det i det vesentligste er disse instansenes praksis som nærmere tolker de skjønsmessige begrepene i overordnede rettskilder. Selv om Spesialenhetens praksis i seg selv kan sies å være en laverestående rettskilde, er det anledning til å tillegge den vekt hvis den er fast og langvarig.¹⁵ I dommen referert i Rt. 2012 s. 585¹⁶, ble det henvist til Rt. 1995 s. 54¹⁷ som et prejudikat¹⁸ for betydningen av andre myndigheters praksis i rettslig argumentasjon. I nevnte avgjørelse ble det lagt til grunn at forvaltningspraksis kunne ha vekt som rettskilde under den forutsetning at man står ovenfor en «langvarig, omfattende og konsekvent forvaltningspraksis.»¹⁹ Særlig fordi de øvrige rettskilder gir få konkrete holdepunkter for det skjønn de anviser, har vi funnet det forsvarlig å tillegge Spesialenhetens praksis vekt som utfyllende rettskildefaktor. Dette gir også en økt forutberegnelighet.

Vi har ved gjennomgangen av rettskildene brukt Lovdata²⁰, Gyldendal rettsdata²¹, lærebøker og annet undervisningsmateriell. Praksis fra Spesialenheten for politisaker er tilgjengelig på deres nettsider²².

¹³ Lov 17. mai 1814 Kongeriket Norges Grunnlov (Grunnloven – Grl.)

¹⁴ Boe, E. M., 2012. *Grunnleggende juridisk metode: En introduksjon til rett og rettstenkning*, s. 47

¹⁵ Monsen, E., 2012. *Innføring i juridisk metode og oppgaveteknikk*, s. 169

¹⁶ 2012-04-17. Rt 2012 585. Utv 2012 s 1033. Norges Høyesterett – dom.

¹⁷ 1995-01-12. Rt 1995 54. Norges Høyesterett – dom.

¹⁸ Boe, E. M., 2012. *Grunnleggende juridisk metode: En introduksjon til rett og rettstenkning*, s. 141. «En rettsavgjørelse om et prinsipielt rettsspørsmål kalles gjerne et prejudikat.» Herunder legges det særlig vekt på avgjørelser fra Høyesterett.

¹⁹ Monsen, E., 2012. *Innføring i juridisk metode og oppgaveteknikk*, s. 169

²⁰ Lovdata, <https://lovdata.no/>

²¹ Gyldendal Rettsdata, <https://www.retsdata.no/>

²² Spesialenheten for politisaker, <https://www.spesialenheten.no/>

3 Drøftelse

I denne delen vil vi analysere hvilke krav lov- og forskriftsverket stiller til politiets forfølgelseskjøring i samsvar med den juridiske metode gjennomgått under punkt 2. Vi tar da utgangspunkt i de lovbestemmelser som regulerer denne type kjøring. Først vil vi imidlertid kort redegjøre for forfølgelse som polisiær maktanvendelse og som ledd i en pågripelse.

3.1 Lovbestemmelser

3.1.1 Forfølgelse som polisiær maktanvendelse og som ledd i pågripelse

De fleste forfølgelser innledes på bakgrunn av at noen unndrar seg en politikontroll. Fører av kjøretøy plikter å stanse umiddelbart for kontroll dersom det kreves av politiet, jf. vtrl. § 10 første ledd. I en dom inntatt i Rt. 1980 s. 1373²³, slo Høyesterett fast at politiet har en alminnelig adgang til å stanse kjøretøy der vegtrafikkloven gjelder. Selv om formålet til vanlig vil være av hensyn til trafikksikkerheten, er det ikke et rettsikkerhetsbehov som tilsier at vtrl. § 10 skal tolkes innskrenkende til bare å gjelde slike kontroller. Å unnlate å etterkomme et stoppsignal fra politiet, vil være straffbart, jf. vtrl. § 31 første ledd.

Det er derimot ikke anledning til å innlede en forfølgelse alene på bakgrunn av fullmakten i vtrl. § 10 dersom et kjøretøy ikke stanser for kontroll.²⁴ Det blir da aktuelt å definere formålet med å stanse kjøretøyet for å kunne avgjøre hvilken hjemmel som skal anvendes. Dersom formålet med å stanse kjøretøyet er å avverge personskaide, redde liv, stanse et lovbrudd eller nøytralisere en trussel mot den offentlige ro, orden og sikkerhet, kan forfølgelsen hjemles i politiloven § 7 første ledd. Her vil også politiloven § 6 fjerde ledd og alminnelig tjenesteinstruks for politiet²⁵ § 3-2 første ledd komme til anvendelse, da disse hjemlene sier noe videre om hvordan utførelsen av en tjenestehandling skal være nødvendig og forsvarlig. Risikoen som knytter seg til kjøreatferden til en som unndrar seg kontroll, er alene tilstrekkelig grunn for å kunne benytte seg av disse polisiære fullmaktene. Dette gjelder uten hensyn til hva som er bakgrunnen for at personen ønsker å unndra seg kontrollen.²⁶

Dersom formålet med å forfølge og stanse fører er å pågripe vedkommende, vil hjemmelsgrunnlaget finnes i strpl. §§ 171 og 173. Strpl. § 170 a og § 178 første ledd vil sette rammene for gjennomføringen av tvangsmiddelet.

²³ 1980-10-24. Rt 1980 1373. Norges Høyesterett – dom.

²⁴ Auglend, R. L. & Mæland, H. J., 2016. *Politirett*, s. 709

²⁵ Forskrift 22. juni 1990 nr. 3963 alminnelig tjenesteinstruks for politiet (Politiinstruks)

²⁶ Auglend, R. L. & Mæland, H. J., 2016. *Politirett*, s. 709

Lov om straff²⁷ § 18 annet ledd gir adgang til en mer utstrakt bruk av lovlig makt i disse tilfellene, enn ved bruk av politiloven § 6 fjerde ledd. Det vil i noen ekstraordinært farlige situasjoner kunne være aktuelt å benytte seg av bestemmelsene om nødverge og nødrett i strl. §§ 18 og 17, som hjemmel ved en forfølgelse der formålet enten er polisiært eller straffeprosessuelt.²⁸ Likevel virker bestemmelsene om nødrett og nødverge å treffe bedre i de situasjoner der en sivil person uten formell utrykningskompetanse blir nødt til å fravike trafikkreglene for å for eksempel redde liv²⁹, ettersom politiet allerede er gitt anledning til å fravike bestemmelsene i vegtrafikkloven, jf. § 11.

3.1.2 Vegtrafikkloven § 3

I vtrl. § 3 finner vi grunnregelen for trafikk som setter aktsomhetsstandarder for all trafikk med motorvogn, jf. vtrl. § 1. Dette er den viktigste bestemmelsen i vegtrafikkloven. Mange av de andre bestemmelsene i vegtrafikkloven og forskriftene er presiseringer og «tolkninger» av vtrl. § 3. Målet med paragrafen er å sikre de målsettinger trafikklovgivningen bygger på:

- Trafikksikkerhet
- Effektiv trafikkavvikling
- Begrense de miljømessige skadevirkninger³⁰

Politiet har adgang til å fravike bestemmelsene i vtrl. §§ 4-9 (trafikkregler, skiltregler, fartsregler, særlige forbud mot trafikk, parkering og trafikkregulering), jf. vtrl. § 11. Det er viktig å merke seg at det ikke er gitt adgang til å fravike vtrl. § 3. Dette er for øvrig også fastslått i utrykningsinstruksens punkt 1.1. Politiet må derfor alltid vurdere om det å igangsette, kjøre og opprettholde utrykning og forfølgelse er i tråd med vtrl. § 3, og herunder aktsomhetsvurderingen. For bedre å kunne gjennomføre denne vurderingen, må vi se nærmere på begrepene og ordlyden i vtrl. § 3, samt hvordan dette knytter seg til politiets utrykning og forfølgelseskjøring.

At man skal ferdes «hensynsfullt» og være «aktpågivende» etter vtrl. § 3, tar sikte på å ramme den ubevisste og bevisste uaktsomhet. Dersom vedkommende er klar over at man tar en risiko, er uaktsomheten bevisst. På samme måte er uaktsomheten ubevisst, dersom vedkommende ikke tenker over faremuligheten ved sin kjøremåte. Trafikanter må derfor være

²⁷ Lov 20. mai 2005 nr. 28 om straff (Straffeloven – strl.)

²⁸ Auglend, R. L. & Mæland, H. J., 2016. *Politirett*, s. 709

²⁹ Leif N. Olsen, 2015. *Vegtrafikkrett*, s. 369

³⁰ Leif N. Olsen, 2015. *Vegtrafikkrett*, s. 153

oppmerksomme og legge merke til situasjoner i trafikkbildet som kan ha innvirkning på den videre kjøringen, herunder å planlegge den videre ferdsel på et tidlig tidspunkt. Det siste begrepet «varsomhet» knytter seg til at trafikanten må innrette sin atferd etter den informasjonen som vedkomende sitter på om trafikkbildet, og på den måten ferdes på en sikker måte. Å ferdes «hensynsfullt», «aktpågivende» og «varsomt» inngår i aktsomhetsvurderingen.

Ordlyden i vtrl. § 3 kan tilsynelatende tolkes slikt at den etablerer et objektivt ansvar for omtrent enhver skade eller faresituasjon som kan oppstå i trafikken. Det er imidlertid klart at det også her må foreligge subjektiv skyld, og skyldkravet er uaktsomhet, jf. vtrl. § 31. Når man skal vurdere om noen har opptrådt uaktsomt i trafikken, må man særlig ta hensyn til at motorvogner er en «farlig virksomhet». Aktsomhetsnormen blir derfor streng for denne trafikantgruppen. Selv om normen er den samme for alle, skjerpes kravet ut ifra den enkelte trafikantgruppes «farlighet» og forutsetninger. Det stilles strengere krav til en bilfører enn til en fotgjenger, og kravet skjerpes ytterligere for politiet under utrykning og forfølgelse, ettersom dette innebærer en mye høyere risiko enn ved normalkjøring.³¹

Tidligere hadde trafikklreglene (av 1957) et eget krav om at utrykningsfører skulle utvise «særlig aktsomhet», men dette ble ikke tatt med i trafikklreglene fra 1986. Selv om denne bestemmelsen ble fjernet, innebar dette ingen endring i vurderingen av aktsomhetskravet ved utrykningskjøring. Vtrl. § 3 kan ikke fravikes, og kravet paragrafen stiller til aktsomhet må vurderes ut ifra den økte risikoen utrykningskjøring medfører.

Siden utrykningskjøring fraviker den vanlige normen for trafikkatferd, er det viktig å sikre mot mulige skadevirkninger. Utrykningsfører skal til enhver tid ha herredømme over kjøretøyet og trafikksituasjonen han befinner seg i. Et annet viktig forhold som inngår i vurderingen, er det faktum at ikke alle andre trafikanter er oppmerksomme på lyd og lyssignaler som blir brukt som varsling ved utrykning, og kjører derfor etter de vanlige trafikkbestemmelsene.³²

Likevel ser man at når aktsomhetsnormen etter vtrl. § 3 skal benyttes på kjøretøy under utrykning, beror det på en konkret vurdering av avveiningen mellom viktigheten av å få

³¹ Leif N. Olsen, 2015. *Vegtrafikkrett*, s. 154-155

³² Leif N. Olsen, 2015. *Vegtrafikkrett*, s. 363

gjennomført tjenesteoppdraget og hensynet til den alminnelige trafikksikkerhet. Her har Høyesterett kommet med følgende generelle uttalelse inntatt i Rt. 1994 s. 1478³³

«Det er likevel klart at aktsomhetsnormen etter denne regelen må være påvirket av at den skal anvendes på et politikjøretøy i en utryknings situasjon. 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.»

Vi kommer tilbake til dommen i den konkrete aktsomhetsvurderingen av polititjenestemannens forfølgelseskjøring under «Særlig om rettspraksis» i punkt 3.4.1.

3.1.3 Vegtrafikkloven § 11

Lovhjemmelen for å kjøre utrykning er vegtrafikkloven § 11 «Unntak for utrykningskjøretøy». Den gir blant annet adgang til å fravike vtrl. §§ 4, 5, 6, 7, 8 og 9 for fører av utrykningskjøretøy og fører av kjøretøy i polititjeneste. Bestemmelsene som § 11 gir adgang til å fravike, omfatter trafikkregler, skiltregler, fartsregler, særlig forbud mot trafikk, parkering og trafikkregulering. Vtrl. § 11 er en ren fullmaktsbestemmelse, og de nærmere regler om utrykningskjøring finner man i trafikkreglene § 2 nr. 4.³⁴

3.2 Trafikkreglene § 2 nr. 4.

Utrykningskjøretøy kan bare fravike reglene fastsatt i vegtrafikkloven når det er hjemmel for det. Trafikkreglene § 2 nr. 4, jf. vtrl. § 11 sier at bestemmelsene kan fravikes «når det er nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten, eller for opplæring til slik tjeneste». Vi behandler ikke her vilkåret om at vegtrafikkloven kan fravikes for opplæring til slik tjeneste. Vilkårene om at man kan kjøre i strid med trafikkreglene er alternative. Det vil si at det er tilstrekkelig at kjøringen enten er «nødvendig» eller til «vesentlig lette».

Kravet om at fravikelsen skal være «nødvendig», er ment å begrense slik kjøring til de situasjonene hvor formålet med kjøringen ikke vil oppnås uten at trafikkbestemmelsene fravikes.³⁵ Dette vil kunne være aktuelt hvor situasjonen er så akutt at den tiden som spares inn ved fravikelse av vegtrafikkloven, er nødvendig for at politiet skal kunne gjennomføre sin tjeneste. Det ligger da også i dette et krav om at kjøringen skal være utført i tjenesten.

³³ 1994-11-28. Rt 1994 1478. Norges Høyesterett – dom.

³⁴ Leif N. Olsen, 2015. *Vegtrafikkrett*, s. 353

³⁵ Leif N. Olsen, 2015. *Vegtrafikkrett*, s. 361

Avgjørelsen i Rt. 1990 s. 666³⁶ illustrerer disse forhold. Høyesterett uttaler at særregelen i § 2 nr. 4 bare kan gis anvendelse på «tjeneste der det kan være tungtveiende grunner til å sette seg utover trafikkreglene mv.» Videre uttaler Høyesterett at: «kjøring med en ellers forbudt hastighet må være begrunnet i forhold som har en umiddelbar sammenheng med kjøretøyets funksjon som utrykningskjøretøy.» Også andre dommer illustrerer hvor grensen går. Et eksempel er Rt. 1993 s. 294³⁷ der en betjent som hadde forsovet seg, kjørte utrykning for å rekke fergen og dermed nå trafikkkontrollen han skulle gjennomføre i tide. Han ble dømt for overtredelse av vtrl. § 5, da en ordinær fartskontroll ikke var en grunn som var tungtveiende nok for kjøring i strid med trafikkreglene.

Den andre muligheten for å fravike trafikkbestemmelsene, er at det må være til «vesentlig lette» i tjenesten. Det forhold at lettelsen må være «vesentlig», legger et krav om at man ikke kan fravike trafikkbestemmelsene ved hver minste lettelse. Her er kravet ikke lenger på nødvendigheten av fravikelsene, men hvor mye lettere tjenesten blir ved å fravike. Det forhold at polititjenestemannen ble bedt om å skynde seg tilbake til polititjenestestedet for å rekke et avhør, ble i dommen referert i Rt. 1980 s. 938³⁸ ikke ansett som nødvendig eller som en tilstrekkelig vesentlig lettelse til at det kunne kjøres i strid med trafikkreglene.

«Nødvendig» og «vesentlig lette» er skjønnspregede forutsetninger. Det gjør at det må foretas en konkret vurdering i forhold til faktum i hver sak. Det vil for eksempel være store variasjoner i trafikk, vær- og føreforhold, type bil og oppdragets art. Dette er vesentlig da utrykningen må «vurderes i forhold til den fare man skaper ved å kjøre i strid med vanlige trafikale atferdsnormer.»³⁹

3.3 Instruks for utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy

Utrykningsinstruksen er gitt som en intern instruks gjennom Politidirektoratet, og den rettslige betydningen av instruksen må sees i lys av dette. I motsetning til for eksempel våpeninstruks for politiet⁴⁰ og politiinstruksen, er den ikke gitt med hjemmel i lov. Det betyr at brudd på enkeltbestemmelser i instruksen, ikke vil kunne gi noen direkte strafferettslige følger.

Lovverket ivaretas likevel gjennom ordlyden i instruksen, og den fungerer som et arbeidsverktøy for polititjenestepersoner.

³⁶ 1990-06-22. Rt 1990 666. Norges Høyesterett – dom.

³⁷ 1993-03-19. Rt 1993 294. Norges Høyesterett – Kjennelse.

³⁸ 1980-06-24. Rt 1980 938. Norges Høyesterett – dom.

³⁹ Leif N. Olsen, 2015. *Vegtrafikkrett*, s. 360-361

⁴⁰ Forskrift 02. juli 2015 nr. 1088 våpeninstruks for politiet

Instruksen går lenger enn vegtrafikklovgivningen og trafikkreglene i å tydeliggjøre hva som er nødvendig og til vesentlig lette for utøvelse av tjenesten, og bidrar på den måten til å skape mer trygghet hos tjenestepersonene som skal utøve tjeneste og stå til ansvar for sine handlinger.⁴¹ Et eksempel på dette ser man i utrykningsinstruksens punkt 2.2:

«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.»

I Rt. 1993 s. 294⁴² som omhandler en kjennelse der en politibetjent ble dømt etter en overtredelse av vtrl. § 5, kom Høyesterett med følgende uttalelse knyttet til den skjønnsmessige vurderingen av begrepene som er tatt inn i utrykningsinstruksens punkt 2.2:

«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.»

For å klargjøre skillet mellom utrykningskjøring og forfølgelse, gir utrykningsinstruksens en definisjon av begge begrepene. «Med utrykningskjøring menes kjøring med formål å komme fort fram og som medfører fravikelse av vegtrafikklovens §§ 4 - 9 når det er nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten.», jf. utrykningsinstruksens punkt 2.1. Forfølgelse blir i utrykningsinstruksens punkt 3.1 definert som «at politiets kjøretøy med hensikt følger etter et bestemt kjøretøy».

Det finnes likevel ingen definisjon av «forfølgelseskjøring» i norsk politirett. Å *forfølge* noen i objektiv forstand, er et offensivt og formålsbestemt uttrykk som viser til at noen blir jaget, jaktet på eller etterfulgt i den hensikt å tvangsmessig stanse eller pågripe vedkommende. Det er en klar forskjell mellom det å *forfølge* noen, og det å *følge* eller *etterfølge* noen. Sistnevnte kan beskrives som en defensivt orientert handling, der man tar sikte på å observere eller kontrollere, ikke ulikt en rettet spaning.⁴³ Spesialenheten trekker her et klart skille mellom *forfølgelse* som følger av utrykningsinstruksens punkt 3.1, og *etterfølgelse* som virker å være en tolkning av utrykningsinstruksens punkt 3.3: «Forfølgelsen skal straks avbrytes dersom det anses uforsvarlig å fortsette. Det forfulgte kjøretøy kan isteden følges på avstand for å

⁴¹ Rune Andersen, Kapittel 12: Spesielle forhold knyttet til politiets utrykningskjøring. I Leif N. Olsen, Tor Inge Soma & Torstein Vigen, 2017, *Utrykningskjøring*, s. 183

⁴² 1993-03-19. Rt 1993 294. Norges Høyesterett – Kjennelse.

⁴³ Auglend, R. L. & Mæland, H. J., 2016. *Politirett*, s. 708

observere hvor kjøretøyet tar veien». I sak nr. 14185204⁴⁴ kommer Spesialenheten med følgende generelle uttalelse:

«Han fortsatte en etterfølgelse, det vil si at man tar sikte på å observere slik at man kan posisjonere andre enheter til sperring eller søk. En etterfølgelse skal ikke presse opp hastigheten.»

Utrykningsinstruksen fastslår at forfølgelse kun kan foretas når det vurderes «forsvarlig» og «ubetinget nødvendig», jf. punkt 3.2. Forfølgelseskjøring som innebærer utrykning, vil også måtte oppfylle vilkårene for slik kjøring, se punkt 2.2 i utrykningsinstruksen.

Bruken av lyd- og lyssignal, ledelse og ansvarsforhold, og krav om kompetansebevis er også regulert i utrykningsinstruksen. Selv om hovedregelen er at utrykning skal varsles med blinkende blått lys og særskilt lydsignal i gitte situasjoner, jf. utrykningsinstruksen punkt 4.1, 4.2 og 4.3, gis det likevel anledning til å fravike dette kravet dersom «strengt tjenstlige hensyn tilsier at varsling helt eller delvis unnlates». Under forfølgelse og særlig ved etterfølgelse, kan dette være svært aktuelt.

Det følger av utrykningsinstruksens punkt 5.1 at fører av politiets kjøretøy har anledning til å iverksette forfølgelse. Det følger videre i punkt 5.2 at forfølgelse kan beordres avbrutt av operasjonsleder, utpekt leder eller overordnet i patruljen. For å få lov til å kjøre forfølgelse, kreves det at man innehar gyldig kompetansebevis for utrykningskjøring, jf. utrykningsinstruksens punkt 6. Politihøgskolen har videre anmodet om at forfølgelse ikke skal kjøres av studenter, uavhengig om de innehar det gyldige kompetansebeviset eller ikke.⁴⁵

En videre definisjon av hva som ligger i utøvelsen av det skjønne begrepene åpner for knyttet til når og hvordan forfølgelseskjøringen skal gjennomføres, vil måtte trekkes ut av gjeldende rettspraksis og Spesialenhetens avgjørelser på området.

3.4 Praksis

Som tidligere nevnt, er reglene som knytter seg til utrykning og forfølgelse svært skjønnspreget, og vi vil derfor forsøke å utlede noen mer konkrete retningslinjer for forfølgelseskjøring basert på en gjennomgang av rettspraksis og Spesialenhetens praksis.

⁴⁴ Spesialenheten for politisaker, 2018. *Forfølgelse av motorsyklister 28.02.2018* (Sak nr. 14185204, vedtaksdato 22.10.2018, Øst politidistrikt)

⁴⁵ Politihøgskolen, 2014. *Bruk av studentpatruljer* (Referanse nr. 201300354). Brev sendt fra PHS til politimestrene i distriktene.

3.4.1 Særlig om rettspraksis

Søk på lovdata viser at det er svært sparsommelig med rettspraksis knyttet til vurderingen av polititjenestemens forfølgelseskjøring holdt opp mot aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 og bestemmelsene om tjenestefeil jf. strl. §§ 171 og 172. Ved en analyse av aktsomhetsnormen for forfølgelseskjøring vil vurderingen av vtrl. § 3 være det sentrale. Begrunnelsen er at det skal mindre til for en overtredelse av denne bestemmelsen enn det skal for straffelovens bestemmelser om tjenestefeil. I vtrl. § 3 er skyldkravet uaktsomhet, jf. vtrl. § 31. Etter strl. §§ 171 og 172 straffes den som grovt bryter sin tjenesteplikt. I begrepet grovt ligger et krav om at overtredelsen ikke er bagatellmessig, samt at det må være overtredelse av en tjenesteplikt av en viss betydning, jf. Ot.prp. nr. 8 (2007-2008).⁴⁶

Det finnes en rekke avgjørelser på lovdata knyttet til forfølgelseskjøring utført av politiet. I disse avgjørelsene vurderes imidlertid erstatnings- og straffeansvaret for den personen som forfølges, og ikke det tilsvarende ansvaret for polititjenestemennene i den forfølgende tjenestebil. Disse avgjørelsene gir derfor dårlig veiledning knyttet til hvilket krav man må stille til politiets forfølgelseskjøring.

En sentral rettsavgjørelse er publisert i Rt. 1994 s. 1478⁴⁷. I denne saken vurderte Høyesterett om en politimann hadde kjørt i strid med vtrl. § 3. Forholdet var at tjenestemannen natt til 14. februar 1992 kjørte politipatrulje. Klokken 04:30 observerte han to ukjente menn komme ut fra en gård kjent for narkotikavirksomhet og annen kriminalitet. De satte seg i en bil og begynte å kjøre. Tjenestemannen ønsket å foreta en kontroll av bilen og ga flere ganger stoppsignal med lyshorn uten at bilen stoppet. Han besluttet deretter å oppta forfølgelse og satte på blålys. Forfølgelsen foregikk i til dels stor hastighet gjennom boligstrøk med fartsdumper, og tjenestebilen lå helt ned mot ti meter bak bilen. Den korte avstanden medførte blant annet en mindre kollisjon i et kryss hvor den forfulgte bilen måtte stoppe. Ved den videre forfølgelse bestemte polititjenestemannen seg for å holde større avstand. Han klarte likevel ikke å forhindre kollisjon med den forfulgte bilen i det den etter en sving hadde truffet fortauet og stod delvis på fortauet og delvis i veien. Høyesterett fant at tjenestemannen ikke hadde overtrådt vtrl. § 3 i den første fasen av forfølgelsen, men at bestemmelsen ble overtrådt ved den siste kollisjonen. Begrunnelsen synes å ha vært at han svingte inn i en tverrgate uten å

⁴⁶ Ot.prp. nr. 8 (2007-2008). *Om lov om endringer i straffeloven 20. mai 2005 nr. 28 mv. (skjerpende og formildende omstendigheter, folkemord, rikets selvstendighet, terrorhandlinger, ro, orden og sikkerhet, og offentlig myndighet)*. Justis- og beredskapsdepartementet. Kap. 12.2.4 s. 337-338.

⁴⁷ 1994-11-28. Rt 1994 1478. Norges Høyesterett – dom.

ha tilstrekkelig oversikt over situasjonen, og med dette utsatte andre mulige trafikanter for uforholdsmessig fare.

Av avgjørelsen går det frem at Høyesterett og de underliggende instanser ved vurderingen la vekt på blant annet grunnen til at forfølgelsen ble innledet, hastigheten, avstanden, hvor det ble kjørt, om det var andre trafikanter i nærheten og hvilken trafikal oversikt tjenestemannen hadde. Disse momentene går også igjen i Spesialenhetens praksis sammen med andre relevante momenter knyttet til den enkelte sak.

3.4.2 Grunn til forfølgelse

Den utløsende grunnen til at forfølgelse blir opptatt, vil nesten alltid være overtredelse av vtrl. § 10: «fører av kjøretøy skal straks stanse for kontroll når det kreves av politiet...».

Forfølgelsen starter normalt ved at det aktuelle kjøretøyet ikke stanser for kontroll. I sak nr. 14133210⁴⁸ uttaler Spesialenheten at det var uklart hvorfor patruljen innledningsvis ønsket å kontrollere den aktuelle motorsykkelen. Spesialenheten uttalte videre at dette ikke var nødvendig å avklare, idet politiet har en vid stansingshjemmel.⁴⁹ Det fremgår imidlertid av praksis at grunnene for kontroll har betydning for spørsmålet om i hvilken grad forfølgelsen bør innledes og opprettholdes. I sak nr. 10248366⁵⁰ drøfter Spesialenheten om det generelt bør stilles krav til svært alvorlig kriminalitet før forfølgelse foretas. Da en slik praksis også har uheldige sider ved at kriminelle lettere kan unndra seg politiets kontroll, fant Spesialenheten det tilstrekkelig å stille et krav om at politiet fortløpende gjør en vurdering av andre og lempeligere alternativer, jf. prinsippene om hensiktsmessighet, nødvendighet og forholdsmessighet i politilovens § 6.

I sak nr. 10325383⁵¹ innledet og oppretthold politipatruljen forfølgelse med bakgrunn i mistanke om kjøring uten førerkort. Spesialenheten uttalte:

«Spesialenheten kan med bakgrunn i mistanken om kjøring uten førerkort ikke se at det var av stor viktighet å pågripe mistenkte og at det uten videre var forsvarlig å oppta forfølgelse. Tjenestemennenes vurderinger på dette punkt kan ikke fullt ut anses i samsvar med politidirektoratets og politidistriktets instruks.»

⁴⁸ Spesialenheten for politisaker, 2017. *Forfølgelse av motorsyklist 20.06.2017* (Sak nr. 14133210, vedtaksdato 08.10.2018, Øst politidistrikt)

⁴⁹ Auglend, R. L. & Mæland, H. J., 2016. *Politirett*, s. 1157

⁵⁰ Spesialenheten for politisaker, 2011. *Bilforfølgelse 15.04.2011* (Sak nr. 10248366, vedtaksdato 07.09.2011, Agder politidistrikt)

⁵¹ Spesialenheten for politisaker, 2008. *Bilforfølgelse 28. april 2008 hvor fører omkom* (Sak nr. 10325383, vedtaksdato 09.01.2009, Agder politidistrikt)

Begrunnelsen var at forholdet kunne avklares på bopel på et senere tidspunkt da mistenktes identitet var gjenkjent.

I den tidligere nevnte høyesterettsavgjørelsen referert i Rt. 1994 s. 1478⁵², ble det derimot akseptert at forfølgelse ble opptatt basert på et kontrollbehov knyttet til kjennskap til tidligere kriminell atferd ved oppholdssted, blant annet narkotikaomsetning.

I en annen avgjørelse i sak nr. 10964955⁵³ fant Spesialenheten ingen holdepunkter for at de involverte polititjenestepersonene hadde handlet i strid med instruksen. Det ble særlig vist til at vedkommende i det forfulgte kjøretøyet som hadde ranet til seg bilen, sannsynligvis var bevæpnet med kniv og var psykisk ustabil. Selv om forfølgelsen på enkelte strekninger foregikk i over 200 km/t, ble dette ansett å være i tråd med instruksen. Alvorligheten av det kriminelle forhold underbygget bruken av sterke virkemidler fra politiets side. Det ble også lagt vekt på andre momenter som vær, føreforhold, vegstandard og trafikkbildet ellers.

Avgjørelsene viser at det i praksis legges betydelig vekt på hvor akutt politiets kontrollbehov er, samt alvorligheten av det straffbare forhold den forfulgte mistenkes for.

3.4.3 Avstand

Spesialenheten har i sak nr. 10167786⁵⁴ uttalt at avstand mellom kjøretøyene er et sentralt moment ved forsvarlighetsvurderingen av forfølgelseskjøringen. I nesten alle sakene vi har analysert, har avstand vært en sentral begrunnelse for frifinnelsen av politibetjentene. Et eksempel er sak nr. 10964353⁵⁵. Der ble det lagt vekt på at ulykken skjedde etter at den forfulgte bilen hadde kjørt fra politibilen og at politibilen lå på god avstand bak.

Spesialenheten uttalte videre at på grunn av det «er det etter Spesialenhetens mening ikke holdepunkt for at politiets kjøring på tidspunktet for ulykken var uforsvarlig.» Den faktiske avstanden mellom bilene da ulykken skjedde, var ifølge politiet 200-300 meter. De hadde heller ikke visuell kontakt da den forfulgte bilen forsvant rundt en sving. Avgjørelsen i saken ble dermed at intet straffbart forhold ble ansett bevist.

⁵² 1994-11-28. Rt 1994 1478. Norges Høyesterett – dom.

⁵³ Spesialenheten for politisaker, 2015. *Forfølgelse og tvangsmessig stans av bil 12.04.2015* (Sak nr. 10964955, vedtaksdato 21.08.2015, Sør-Øst politidistrikt)

⁵⁴ Spesialenheten for politisaker, 2010. *Alvorlig personskade i forbindelse med bilforfølgelse 23.05.2010* (Sak nr. 10167786, vedtaksdato 24.02.2011, Oslo politidistrikt)

⁵⁵ Spesialenheten for politisaker, 2014. *Alvorlig personskade i forbindelse med bilforfølgelse 18.03.2014* (Sak nr. 10964353, vedtaksdato 09.05.2014, Sør-Øst politidistrikt)

En annen lignende sak er sak nr. 14260353⁵⁶. Her lå nærmeste patrulje mellom 200-400 meter bak motorsykkelen under hele forfølgelsen. Ingen av patruljene var i umiddelbar nærhet da motorsykkelen kjørte av veien. Man kan også i denne saken se at det ved vurderingen til Spesialenheten legges stor vekt på at avstanden var forsvarlig. Enheten uttalte

«ut fra sakens opplysning, herunder lydopptak av samtale mellom patrulje og operasjonssentralen, legges det til grunn at patruljen holdt forsvarlig avstand til As motorsykel under forfølgelsen. Det kan ikke lastes tjenestepersonene at A kjørte inn i autovernet.»

Også i denne saken var avgjørelsen at intet straffbart forhold anses bevist.

I motsetning til i de to tidligere sakene kan for kort avstand mellom politibilen og den forfulgte bilen være kritikkverdig. I sak nr. 13188299⁵⁷ var det en langvarig forfølgelse av en BMW X5. Politibilen meldte flere ganger til operasjonssentralen om forsvarlig avstand. En av vitnene mente at avstanden var 5-10 meter, en annen at det var 1-2 billengder og det siste vitnet, som var en politimann som ikke var på jobb, mente det var 40-50 meter.

Observasjonene ble gjort på forskjellige steder. Spesialenheten uttalte at «faktum i saken må med bakgrunn i ulikhet i forklaringer anses omtvistet», og videre at «etterforskningsresultatet kan ikke med særlig styrke anses å tale mot at det er begått en straffbar handling». Mot slutten av forfølgelsen kjørte BMW-en av veien, traff en stein og et tre før den spratt opp igjen i veien. Politibetjenten som kjørte politibilen, klarte ikke å forutsi hvor BMW-en ville ende, og på grunn av glatt føre som gjorde at han ikke fikk stanset helt, kjørte han inn i bilen i lav hastighet. Det kan dermed reises spørsmål om han her også lå for nærme. Avgjørelsen i saken var at den ble henlagt etter bevisets stilling.

Avgjørelsene viser at i praksis legges det stor vekt på om tjenestebilen presser opp farten under forfølgelsen ved å legge seg for nær den forfulgte bilen. Dette anses i utgangspunktet uheldig.

3.4.4 Fart

Et annet moment av betydelig vekt for om forfølgelse bør opprettholdes, er hvilken fart forfølgelsen skjer i. Praksis viser at hvis forfølgelsen i seg selv driver opp farten i betydelig grad, kan dette være et forhold som tilsier at forfølgelsen bør avbrytes. I sak nr. 10965523⁵⁸

⁵⁶ Spesialenheten for politisaker, 2017. *Forfølgelse av motorsyklist 06.10.2017* (Sak nr. 14260353, vedtaksdato 04.10.2018, Sør-Øst politidistrikt)

⁵⁷ Spesialenheten for politisaker, 2015. *Bilforfølgelse med personskaide 19. januar 2015* (Sak nr. 13188299, vedtaksdato 09.07.2015, Agder politidistrikt)

⁵⁸ Spesialenheten for politisaker, 2016. *Forfølgelse av motorsyklist 22.03.2016* (Sak nr. 10965523, vedtaksdato 05.07.2016, Sør-Øst politidistrikt)

kjørte den forfulgte motorsykkelen langt over det tillatte over store avstander.

Etterforskningen viste at politipatruljene lot motorsykkelen kjøre fra dem og avbrøt sin egen forfølgelse, blant annet på grunn av farten. De valgte å gå over til en etterfølgelse der de observerte motorsyklisten på god avstand. Saken ble henlagt da intet straffbart forhold ble ansett bevist.

Høy fart behøver ikke i seg selv å være et uttrykk for at kjøringen er uaktsom i forhold til vtrl. § 3. I avgjørelsen i sak nr. 10964955⁵⁹ nevnt ovenfor under punkt 3.4.2, ble det på grunn av alvorligheten i saken og omstendighetene ellers, akseptert at forfølgelseskjøringen foregikk i over 200 km/t.

Hvis forfølgelsen foregår i lave hastigheter, er dette en omstendighet som i seg selv kan begrunne at den fortløpende vurderes som forsvarlig. I avgjørelsen i sak nr. 14133210⁶⁰ fant Spesialenheten bevist at patruljen holdt en fart på 60-70 km/t i skiltet 60 sone under forfølgelsen. Spesialenheten uttalte at selv om «patruljen holdt høyere hastighet enn skiltet, er det ikke holdepunkter for at farten eller kjøringen var uforsvarlig.» Det ble også lagt vekt på trafikkbildet og de øvrige føreforholdene.

Det er en kjent sak at det er nær sammenheng mellom stor fart og en økt risiko for trafikkuhell. Det er derfor ikke overraskende at det i praksis legges vekt på at farten om mulig bør holdes lav under forfølgelsen.

3.4.5 Fortløpende vurderinger

Det fremgår av flere av Spesialenhetens avgjørelser at det legges vekt på om polititjenestemennene fortløpende har vært i kontakt med operasjonssentralen under forfølgelsen, se sak nr. 10965373⁶¹. Det følger videre av instruksjonen at operasjonssentralen skal varsles snarest mulig ved forfølgelseskjøring. En fortløpende kontakt mellom utrykningskjøretøyet og operasjonssentralen under kjøringen, underbygger at polititjenestemennene også fortløpende vurderer forsvarligheten og nødvendigheten av kjøringen i samarbeid med operasjonssentralen.

⁵⁹ Spesialenheten for politisaker, 2015. *Forfølgelse og tvangsmessig stans av bil 12.04.2015* (Sak nr. 10964955, vedtaksdato 21.08.2015, Sør-Øst politidistrikt)

⁶⁰ Spesialenheten for politisaker, 2017. *Forfølgelse av motorsyklist 20.06.2017* (Sak nr. 14133210, vedtaksdato 08.10.2018, Øst politidistrikt)

⁶¹ Spesialenheten for politisaker, 2015. *Bilforfølgelse der A kjørte ut i sjøen og omkom 4. desember 2015* (Sak nr. 10965373, vedtaksdato 01.06.2016, Nordland politidistrikt)

I sak nr. 10166289⁶² fant Spesialenheten å kunne legge til grunn at politibetjentene i tjenestebilen fortløpende hadde vurdert risikoen ved fortsatt forfølgelse. Det ble blant annet vist til at slike vurderinger fremkom av politidistriktets lydlogg. Loggen var således et bevis for at slike vurderinger fortløpende ble gjort.

Fraværet av slike bevis på fortløpende vurderinger, medførte en viss kritikk mot polititjenestemennene i sak nr. 050225⁶³. Spesialenheten uttalte at det ikke ble gitt noen opplysninger om hvordan forfølgelsen artet seg fra den ble påbegynt til uhellet fant sted. Enheten fant dette beklagelig, og bemerket i den forbindelse at det kunne ha vært fordelaktig med faste rutiner knyttet til slike tilbakemeldinger.

Fører må fortløpende vurdere om forfølgelsen skal avbrytes, jf. instruksens punkt 5.3. Praxis viser at det også kan være viktig at det sikres bevis for at dette er gjort, for eksempel ved lydlogg.

3.4.6 Førerens tilstand

Ved vurderingen om en forfølgelse bør avbrytes, må det også legges vekt på den tilstand føreren av den forfulgte bil er i. I sak nr. 10166289⁶⁴ fant politibetjentene å måtte avbryte forfølgelsen blant annet under henvisning til en tidligere situasjon hvor bilene stod i nærheten av hverandre, og hvor tjenestemennene fikk anledning til å observere føreren. Tjenestemennene oppfattet da føreren som oppjaget, ruset og fjern. Dette tilsa tilbakeholdenhet.

3.4.7 Trafikale forhold

Den tidligere nevnte høyesterettsavgjørelse publisert i Rt. 1994 s. 1478⁶⁵ viser betydningen av de trafikale forhold hvor forfølgelseskjøring finner sted. Høyesterett fant der at deler av forfølgelseskjøringen var aktsom i forhold til vtrl. § 3, men at den avsluttende fase innebar en overtredelse av nevnte bestemmelse. For den første fase av kjøringen, la retten blant annet vekt på at kjøringen skjedde uten at den utsatte andre veifarende for unødig fare, og at det var en rett og oversiktlig gate. Når retten fant grunn til å kritisere tjenestemennene for den avsluttende fasen av kjøringen, var det fordi det ble ansett som uforholdsmessig å svinge inn i

⁶² Spesialenheten for politisaker, 2008. *Bilforfølgelse 15. mars 2008 hvor fører omkom* (Sak nr. 10166289, vedtaksdato 03.09.2008, Helgeland politidistrikt)

⁶³ Spesialenheten for politisaker, 2005. *Bilforfølgelse i Stavanger 6. mars 2005 hvor fører omkom* (Sak nr. 050225, vedtaksdato 03.10.2005, Rogaland politidistrikt)

⁶⁴ Spesialenheten for politisaker, 2008. *Bilforfølgelse 15. mars 2008 hvor fører omkom* (Sak nr. 10166289, vedtaksdato 03.09.2008, Helgeland politidistrikt)

⁶⁵ 1994-11-28. Rt 1994 1478. Norges Høyesterett – dom.

en tverrgate som de ikke hadde oversikt over, med en fart som ville gjort det vanskelig å stoppe for andre mulige trafikanter. Kjøringen må altså tilpasses de lokale trafikale forhold.

Dette fremgår også av sak nr. 10248673⁶⁶ som gjaldt forfølgelse i bystrøk. Spesialenheten uttalte at det i tettbebygde strøk kan være vanskelig å holde tilstrekkelig avstand til det forfulgte kjøretøy, og at dette forhold i seg selv kan være grunn til å vurdere alternative virkemidler.

I sak nr. 10965869⁶⁷ fant Spesialenheten å kunne legge til grunn at det var lite trafikk i de få minuttene forfølgelsen varte, samt at den foregikk på opplyst vei, med god sikt og gode kjøreforhold. Dette var medvirkende til at Spesialenheten fant at kjøringen ikke var i strid med gjeldende forsvarlighets- og nødvendighetskrav.

Praksis viser at polititjenestemennene må tillegge trafikale forhold under forfølgelseskjøringen vekt, ved vurderingen av hvordan den skal gjennomføres og om den skal opprettholdes.

3.4.8 Kjørefeil

Hvis vilkårene for forfølgelseskjøring er oppfylt, er det som nevnt for polititjenestemenn i utrykningskjøretøy anledning til å kjøre i strid med trafikkreglene §§ 4-9. Til tross for at selve kjøresituasjonen kan oppleves oppjaget og stressende, stilles det imidlertid fortsatt krav til alminnelig forsvarlig håndtering av kjøretøyet. I Høyesteretts kjæremålsutvalgs kjennelse publisert i Rt. 1989 s. 875⁶⁸ tok kjæremålsutvalget stilling til hvilken aktsomhetsnorm som måtte legges til grunn ved vurderingen av en utforkjøring med politibil under forfølgelse i 60 km/t. Retten la til grunn at utforkjøringen skyldtes manøvreringsfeil fra polititjenestepersonens side, ved at fører skulle lagt seg mer til venstre i veibanen før høyresvingen, samt at det ble bremsset for mye i krysset slik at forhjulet låste seg. Byretten hadde frifunnet under hensyn til at de ikke anså kjøringen uaktsom, idet det var under forfølgelse og på et for føreren ukjent sted. Kjæremålsutvalget opphevet den frifinnende dommen under henvisning til at slike manøvreringsfeil normalt vil innebære uaktsomhet, og at det ikke var begrunnet tilstrekkelig hvilke momenter som tilsa at kjøringen likevel var

⁶⁶ Spesialenheten for politisaker, 2011. *Trafikkulykke med personskade 29.09.2011* (Sak nr. 10248673, vedtaksdato 27.01.2012, Oslo politidistrikt)

⁶⁷ Spesialenheten for politisaker, 2017. *Bilforfølgelse – trafikkulykke med dødlig utfall* (Sak nr. 10965869, vedtaksdato 07.02.2017, Innlandet politidistrikt)

⁶⁸ 1989-08-24. Rt 1989 875. Høyesteretts kjæremålsutvalg – kjennelse.

aktsom. Kjæremålsutvalget stilte altså relativt strenge krav til håndteringen av kjøretøyet under forfølgelseskjøringen.

3.4.9 Bruk av lyd- og lyssignal

Spesialenheten uttalte i sak nr. 10167786⁶⁹ at hvordan signalanlegget ble brukt, var et sentralt moment ved forsvarlighetsvurderingen av forfølgelseskjøringen. Bruk av lyd- og lyssignal reguleres i utrykningsinstruksen punkt nr. 4. Det fremgår av bestemmelsene i instruksen at kjøring i strid med trafikkreglene i utgangspunktet skal varsles med lyd- og/eller lyssignal. Dette skal gjøres for å varsle andre trafikanter om kjøringen. Likevel følger det av Spesialenhetens praksis at det i enkelte saker legges vekt på at lyd- og lyssignal skrur av under forfølgelseskjøring og at man går over til etterfølgelse, fordi man ikke ønsker å presse den forfulgte fører ytterligere.

I avgjørelsen i sak nr. 10964239⁷⁰ følger det av Spesialenhetens vurdering at utrykningskjøretøyet innledningsvis under forfølgelsen kjørte med blålys. Etter at den forfulgte bilen tok av fra riksveien, økte farten og til slutt kjørte av veien, la Spesialenheten blant annet vekt på at polititjenestemannen slo av blålysene og også la seg forholdsvis langt bak den forfulgte bilen. Dette ble gjort i den hensikt å ikke presse føreren til å gjøre noe dumt. Saken ble henlagt som intet straffbart forhold.

I sak nr. 10248221⁷¹ la Spesialenheten ved vurderingen av politibetjentens kjøring, vekt på at politibetjenten avbrøt forfølgelsen og gikk over til etterfølgelse uten bruk av signalanlegg de siste tre-fire minuttene før ulykken fant sted. Samtidig bemerket Spesialenheten at politibetjenten brukte blålys og sirener gjennom flere tunneler for å varsle veiarbeidere i tunnelene om den betydelige fare som det forfulgte kjøretøyet utgjorde. Man ser altså at polititjenestemannen var oppmerksom på at bruk av signalanlegg ville kunne stresse føreren av den forfulgte bil, men at signalanlegget på den annen side også måtte brukes for å varsle andre trafikanter. Saken ble henlagt som intet straffbart forhold.

Vi har også funnet eksempler fra Spesialenhetens praksis på at det i svært alvorlige tilfeller tillates at lyd- og lyssignal brukes til å varsle møtende trafikanter om åpenbar uforsvarlig

⁶⁹ Spesialenheten for politisaker, 2010. *Alvorlig personskade i forbindelse med bilforfølgelse 23.05.2010* (Sak nr. 10167786, vedtaksdato 24.02.2011, Oslo politidistrikt)

⁷⁰ Spesialenheten for politisaker, 2014. *Bilforfølgelse 11.01.2014* (Sak nr. 10964239, vedtaksdato 24.06.2014, Øst politidistrikt)

⁷¹ Spesialenheten for politisaker, 2011. *Alvorlig personskade i forbindelse med forfølgelse av varebil 27.01.2011* (Sak nr. 10248221, vedtaksdato 31.08.2011, Vest politidistrikt)

kjøring, se sak nr. 12175348⁷². I denne saken kjørte det forfulgte kjøretøyet i motgående kjørefelt på gal side av en midtrabatt. Utrykningskjøretøyet kjørte da opp på siden av det forfulgte kjøretøyet med blålys og sirener for å varsle møtende trafikk om forholdet. Spesialenheten fant intet grunnlag for kritikk.

Avgjørelsene viser at førerne av utrykningskjøretøyene fortløpende må ha en bevisst holdning knyttet til bruk av lys- og lydanlegget.

3.4.10 Konklusjon på drøftelsen

Vår gjennomgang av regelverket på lov og forskriftsnivå viser at lovgiver har ønsket å overlate den nærmere vurdering av om forfølgelseskjøring bør opptas, hvordan den bør gjennomføres og når den eventuelt bør avbrytes, til polititjenestemennene i hver enkelt sak. Utrykningsinstruksen gir likevel noen mer konkrete anvisninger for forfølgelse som innebærer utrykningskjøring i punkt 2.2. Det vises til at kjøringen skal være nødvendig for å redde liv, begrense person- eller betydelige tingskader, sikre viktige bevis, pågripe person eller ivareta andre viktige samfunnsinteresser. Begrepet «andre viktige samfunnsinteresser» er en sekkepost som hjemler forfølgelseskjøring i tilsvarende situasjoner. Videre er det krav til fortløpende vurdering av om forfølgelsen skal avbrytes i punkt 5.3, samt bruk av lyd- og lyssignal i punkt 3.4.9.

I rettspraksis og Spesialenhetens praksis konkretiseres de faktiske forhold som det legges vekt på ved skjønnsutøvelsen. Domstolene og Spesialenheten gjør en bred totalvurdering, men legger særlig vekt på:

- Grunn til forfølgelse
- Avstand
- Fart
- Fortløpende vurderinger
- Førerens tilstand
- Trafikale forhold
- Kjørefeil
- Bruk av lyd og lyssignal

Vektleggingen av disse forhold varierer fra sak til sak og påvirker hverandre gjensidig. Kort oppsummert kan det konkluderes med at alvorlig kriminalitet gir større spillerom for

⁷² Spesialenheten for politisaker, 2019. *Bilforfølgelse – fører kolliderte med møtende vogntog og omkom* (Sak nr. 12175348, vedtaksdato 24. oktober 2019. Agder politidistrikt)

forfølgelse enn mindre alvorlig forhold. Videre må det vurderes hvor akutt behovet for kontroll av gjerningspersonen er. Under forfølgelseskjøringen må det fortløpende vurderes hvilken avstand og fart det er forsvarlig å holde. Dette vil blant annet bero på hvor kjøringen finner sted, på hvilket tidspunkt på døgnet den finner sted, hvor oversiktlig den trafikale situasjonen er, om det er andre trafikanter til stede og egne kjøreferdigheter. Også forhold knyttet til fluktbilen, som førerens psykiske tilstand og bilens tilstand, er relevant. Det skal ifølge instruksene i utgangspunktet brukes lys- og lydanlegg for å varsle øvrige trafikanter om forfølgelsen. Praksis viser imidlertid at også dette hensyn i enkelte saker må vike for å unngå at situasjonen eskalerer ytterligere.

4 Avslutning

Gjennom film og media kan man få et inntrykk av at forfølgelseskjøring som regel skjer i svært høye hastigheter, at det normalt oppstår en rekke farlige situasjoner, og at den forfulgte bil må stoppes for «enhver pris». Vår analyse av regelverket viser imidlertid at adgangen til å igangsette og opprettholde slik kjøring er underlagt strenge kriterier. Den alminnelige oppfatningen av når og hvordan forfølgelseskjøring gjennomføres som vist i film og media, står derfor sannsynligvis i en viss kontrast til hvordan den faktisk gjennomføres i virkeligheten.

Gjennom arbeidet med denne bacheloroppgaven har vi videre sett at lov- og forskriftsreguleringen av forfølgelseskjøringen knyttes opp til svært skjønnspregede vilkår som nødvendighet, forholdsmessighet og forsvarlighet. En grunn til dette kan være at lovgiver har sett nødvendigheten av å utforme et regelverk som fanger opp det mangfold av situasjoner som polititjenestemenn kommer opp i. Et regelverk basert på skjønnsmessige begreper er ved rettsanvendelsen fleksibelt og tilpasningsdyktig, og vil kunne gi rimelige og rettferdige avgjørelser i den enkelte sak. På den annen side gir slikt regelverk dårlig forutberegnelighet for de personene som skal utføre arbeidet sitt i henhold til regelverket. De lege ferenda er det likevel vanskelig å anføre at regelverket burde gitt nærmere anvisninger i den enkelte situasjon, idet et slikt regelverk vil kunne bli rigid og vanskelig fange opp alle tenkelige situasjoner.

Vår gjennomgang av rettspraksis og Spesialenhetens praksis viser imidlertid at det i noen grad er mulig å knytte skjønnsutøvelsen til en rekke momenter som kan utledes av denne praksis. Dette betyr at en svak forutberegnelighet kanskje i noen grad kan avhjelpes ved god og grundig undervisning under utdannelsen knyttet opp mot disse momentene og eksempler fra

praksis. Dette vil særlig kunne gi polititjenestemenn uten omfattende erfaring fra forfølgelseskjøring, holdepunkter for utøvelsen av eget skjønn under slik tjeneste. Vi har for vår egen del opplevd det som svært lærerikt å gjennomgå praksis på området, og håper at vi vil stå bedre rustet første gang vi som fører i en tjenestebil må gjøre disse vanskelige vurderingene.

Referanser

Lovtekster

- Grunnloven. (1814). *Kongeriket Norges Grunnlov* (LOV-1814-05-17). Lovdata.
<https://lovdata.no/lov/1814-05-17>
- Politiloven. (1995). *Lov om politiet* (LOV-1995-08-04-53). Lovdata.
<https://lovdata.no/lov/1995-08-04-53>
- Straffeloven. (2005). *Lov om straff* (LOV-2005-05-20-28). Lovdata.
<https://lovdata.no/lov/2005-05-20-28>
- Straffeprosessloven. (1981). *Lov om rettergangsmåten i straffesaker* (LOV-1981-05-22-25). Lovdata. <https://lovdata.no/lov/1981-05-22-25>
- Vegtrafikkloven. (1965). *Lov om vegtrafikk* (LOV-1965-06-18-4). Lovdata.
<https://lovdata.no/lov/1965-06-18-4>

Forskrifter

- Politiinstruksen. (1990). *Alminnelig tjenesteinstruks for politiet* (FOR-1990-06-22-3963). Lovdata. <https://lovdata.no/forskrift/1990-06-22-3963>
- Påtaleinstruksen. (1985). *Forskrift om ordningen av påtalemyndigheten* (FOR-1985-06-28-1679). Lovdata. <https://lovdata.no/forskrift/1985-06-28-1679>
- Trafikkregler. (1986). *Forskrift om kjørende og gående trafikk* (FOR-1986-03-21-747). Lovdata. <https://lovdata.no/forskrift/1986-03-21-747>
- Våpeninstruks for politiet. (2015). *Våpeninstruks for politiet* (FOR-2015-07-02-1088). Lovdata. <https://lovdata.no/forskrift/2015-07-02-1088>

Instrukser

- Politidirektoratet. (2009). *Instruks for utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy*.

Proposisjoner

- Ot.prp. nr. 8 (2007-2008). *Om lov om endringer i straffeloven 20. mai 2005 nr. 28 mv. (skjerpende og formildende omstendigheter, folkemord, rikets selvstendighet, terrorhandlinger, ro, orden og sikkerhet, og offentlig myndighet)*. Justis-og beredskapsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/otprp-nr-8-2007-2008-/id488010/>

Rettsavgjørelser

- 1980-06-24. Rt 1980 938. Norges Høyesterett – dom.
- 1980-10-24. Rt 1980 1373. Norges høyesterett – dom.
- 1989-08-24. Rt 1989 875. Høyesteretts kjæremålsutvalg – kjennelse.
- 1990-06-22. Rt 1990 666. Norges Høyesterett – dom.
- 1993-03-19. Rt 1993 294. Norges Høyesterett – Kjennelse.
- 1994-11-28. Rt 1994 1478. Norges Høyesterett – dom.
- 1995-01-12. Rt 1995 54. Norges Høyesterett – dom.
- 2012-04-17. Rt 2012 585. Utv 2012 s 1033. Norges høyesterett – dom.

Rapporter

- Moe, D. & Gunnar, T. (2000). *Vurdering av politiets forfølgelseskjøring. Dybdeanalyse av 44 biljakter* (STF22 A00563). SINTEF.

<https://www.nb.no/items/23d7e4238b5d39ecc0e0f17ac222d186?page=0&searchText=sintef%202000%20rapport%20forf%C3%B8lgelse>

- Politi­høgskolen. (2014). *Bruk av studentpatruljer* (Referanse nr. 201300354) [Brev fra PHS]. Politi­høgskolen, .
- Spesialenheten for politisaker. (2005). *Bilforfølgelse i Stavanger 6. mars 2005 hvor fører omkom* (Sak nr. 050225, vedtaksdato 03.10.2005, Rogaland politidistrikt). spesialenheten for politisaker. <https://www.spesialenheten.no/?s=050225&id=2977>
- Spesialenheten for politisaker. (2008a). *Bilforfølgelse 15. mars 2008 hvor fører omkom* (Sak nr. 10166289, vedtaksdato 03.09.2008, Helgeland politidistrikt). Spesialenheten for politisaker. <https://www.spesialenheten.no/?s=10166289&id=2977>
- Spesialenheten for politisaker. (2008b). *Bilforfølgelse 28. april 2008 hvor fører omkom* (Sak nr. 10325383, vedtaksdato 09.01.2009, Agder politidistrikt). Spesialenheten for politisaker. <https://www.spesialenheten.no/?s=10325383&id=2977>
- Spesialenheten for politisaker. (2010). *Alvorlig personskade i forbindelse med bilforfølgelse 23.05.2010* (Sak nr. 10167786, vedtaksdato 24.02.2011, Oslo politidistrikt). Spesialenheten for politisaker. <https://www.spesialenheten.no/?s=10167786&id=2977>
- Spesialenheten for politisaker. (2011a). *Alvorlig personskade i forbindelse med forfølgelse av varebil 27.01.2011* (Sak nr. 10248221, vedtaksdato 31.08.2011, Vest politidistrikt). Spesialenheten for politisaker. <https://www.spesialenheten.no/?s=10248221&id=2977>
- Spesialenheten for politisaker. (2011b). *Bilforfølgelse 15.04.2011* (Sak nr. 10248366, vedtaksdato 07.09.2011, Agder politidistrikt). Spesialenheten for politisaker. <https://www.spesialenheten.no/avgjorelser/politiet-forfulgt-kjoretoy/bilforfolgelse-15-04-2011/>
- Spesialenheten for politisaker. (2011c). *Trafikkulykke med personskade 29.09.2011* (Sak nr. 10248673, vedtaksdato 27.01.2012, Oslo politidistrikt). spesialenheten for politisaker. <https://www.spesialenheten.no/?s=10248673&id=2977>
- Spesialenheten for politisaker. (2014a). *Alvorlig personskade i forbindelse med bilforfølgelse 18.03.2014* (Sak nr. 10964353, vedtaksdato 09.05.2014, Sør-Øst politidistrikt). Spesialenheten for politisaker. <https://www.spesialenheten.no/?s=10964353&id=2977>
- Spesialenheten for politisaker. (2014b). *Bilforfølgelse 11.01.2014* (Sak nr. 10964239, vedtaksdato 24.06.2014, Øst politidistrikt). Spesialenheten for politisaker. <https://www.spesialenheten.no/?s=10964239&id=2977>
- Spesialenheten for politisaker. (2015a). *Bilforfølgelse der A kjørte ut i sjøen og omkom 4. desember 2015* (Sak nr. 10965373, vedtaksdato 01.06.2016, Nordland politidistrikt). Spesialenheten for politisaker. <https://www.spesialenheten.no/?s=10965373&id=2977>
- Spesialenheten for politisaker. (2015b). *Bilforfølgelse med personskade 19. januar 2015* (Sak nr. 13188299, vedtaksdato 09.07.2015, Agder politidistrikt). Spesialenheten for politisaker. <https://www.spesialenheten.no/?s=13188299&id=2977>
- Spesialenheten for politisaker. (2015c). *Forfølgelse og tvangsmessig stans av bil 12.04.2015* (Sak nr. 10964955, vedtaksdato 21.08.2015, Sør-Øst politidistrikt). Spesialenheten for politisaker. <https://www.spesialenheten.no/?s=10964955&id=2977>
- Spesialenheten for politisaker. (2016). *Forfølgelse av motorsyklist 22.03.2016* (Sak nr. 10965523, vedtaksdato 05.07.2016, Sør-Øst politidistrikt). Spesialenheten for politisaker. <https://www.spesialenheten.no/?s=10965523&id=2977>
- Spesialenheten for politisaker. (2017a). *Bilforfølgelse – trafikkulykke med dødlig utfall* (Sak nr. 10965869, vedtaksdato 07.02.2017, Innlandet politidistrikt). Spesialenheten for politisaker. <https://www.spesialenheten.no/?s=10965869&id=2977>
- Spesialenheten for politisaker. (2017b). *Forfølgelse av motorsyklist 06.10.2017* (Sak nr. 14260353, vedtaksdato 04.10.2018, Sør-Øst politidistrikt). Spesialenheten for politisaker. <https://www.spesialenheten.no/?s=14260353&id=2977>

- Spesialenheten for politisaker. (2017c). *Forfølgelse av motorsyklist 20.06.2017* (Sak nr. 14133210, vedtaksdato 08.10.2018, Øst politidistrikt). Spesialenheten for politisaker. <https://www.spesialenheten.no/?s=14133210&id=2977>
- Spesialenheten for politisaker. (2018). *Forfølgelse av motorsyklist 28.02.2018* (Sak nr. 14185204, vedtaksdato 22.10.2018, Øst politidistrikt). Spesialenheten for politisaker. <https://www.spesialenheten.no/avgjorelser/politiet-forfulgt-kjoretoy/forfolgelse-av-motorsyklist-28-02-2018/>
- Spesialenheten for politisaker. (2019). *Bilforfølgelse – fører kolliderte med møtende vogntog og omkom* (Sak nr. 12175348, vedtaksdato 24. oktober 2019, Agder politidistrikt). Spesialenheten for politisaker. <https://www.spesialenheten.no/?s=12175348&id=2977>

Litteratur

- Andersen, R. (2017). Spesielle forhold knyttet til politiets utrykningskjøring. I L. N. Olsen, T. I. Soma & T. Vigen (Red.), *Utrykningskjøring* (7. utg., s. 177-190). Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund.
- Auglend, R. L. & Mæland, H. J. (2016). *Politirett* (3. utg.). Gyldendal Juridisk
- Boe, E. M. (2012). *Grunnleggende juridisk metode: En introduksjon til rett og rettstenkning* (3. utg.). Universitetsforlaget.
- Monsen, E. (2012). *Innføring i juridisk metode og oppgaveteknikk*. Cappelen Damm Akademisk.
- Olsen, L. N. (2015). *Vegtrafikkrett* (14. utg.). Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund.
- Olsen, L. N., Soma, T. I. & Vigen, T. (2017). *Utrykningskjøring* (7. utg.). Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund.

Nyhetsartikler og nettsteder

- Gyldendal Rettsdata. (2021). <https://www.retsdata.no/>
- Ingvild Silseth. (2019, 06.05.2019). Tre har omkommet i politiets biljakter siden 2015. VG. <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/zGln4/tre-har-omkommet-i-politiets-biljakter-siden-2015>
- Lovdata. (2021). <https://lovdata.no/>
- Spesialenheten for politisaker. (2021). <https://www.spesialenheten.no/>
- Øystein Andersen. (2020, 13.06.2020). - Her skjer det farligste. *Dagbladet*. <https://www.dagbladet.no/nyheter/her-skjer-det-farligste/72562654>