



fra
RIKSADVOKATEN
R. 250/84

Oslo, 30. januar 1984.

Statsadvokaten i
Politimesteren i

STRAFFHÅNDHEVINGEN I TRAFIKKSAKER¹⁾

I. Trafikkulykker — trafiksikkerhet

Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983 er omme. Det er å håpe at de forskjellige tiltak som ble iverksatt for å bedre trafiksikkerheten, og det arbeid som er nedlagt for å bedre forståelsen for sikkerhet og trivsel i trafikken, vil få positive langtidsvirkninger. Skal dette lykkes, må imidlertid trafikksikkerhetsarbeidet fortsette med fornyet styrke.

Ulykkesstatistikken for selve Trafikksikkerhetsåret viser lite hyggelige tall.²⁾ Foruten de mange trafikkulykker med dødelig utgang, vil jeg også fremheve de enda flere alvorlige skadetilfeller i trafikken med store lidelser og varig invaliditet.

Atferd i strid med vegtrafikkloven og dens regelsett, resulterer meget ofte i ulykker.³⁾ En del av arbeidet med å bedre trafiksikkerheten vil være å påvirke trafikantenes atferd. For at dette skal lykkes, må det ytes en innsats av flere etater og organisasjoner m.v., hvor også politiet og påtalemyndigheten har viktige oppgaver.

II. Politiets og påtalemyndighetens oppgaver

Den i hovedtrekk todelte oppbygging av politiet og politiets funksjoner i vårt land, kommer også klart fram ved behandling av trafikkspørsmål og -saker. Den forvaltningsmessige side av politiets trafikkarbeid omfatter bl.a. *trafikkovervåkning*, som i utgangspunktet er underlagt Justisdepartementet. En annen del av arbeidet, undersøkelser eller etterforskning av mulige *lovbrudd* i trafikken med sikte på å finne årsaks- og ansvarsforhold, hører under påtalemyndigheten.

¹⁾ Dette rundskriv avløser rundskriv nr. 5/1973.

²⁾ De foreløpige tall for 1983 viser at antall skadde ligger på samme nivå som i de siste år. Tallet på meget alvorlig skadde i 1981 og 1982 var på henholdsvis 276 og 264. De foreløpige tall for 1983 viser at det var 406 drepte i trafikken. For årene 1981 og 1982 var tallene h.h.v. 338 og 401.

³⁾ De årlige statistikker viser stor sammenheng mellom antall vegtrafikkulykker og vegtrafikkforseelser.

Politiets trafikkovervåkning er særdeles viktig. Selv om det ikke er påtalemyndighetens oppgave å legge opp til eller å avgjøre hvilke overvåkningsoppgaver som skal prioriteres, er det ikke uvesentlig hvilke typer anmeldelser som blir overlatt til strafforfølgning. Det skulle være selvsagt at det fra påtalemyndighetens synspunkt er viktig at trafikkovervåkningen konsentreres om de trafikkarfarlige situasjoner, og at det er slike som fortrinnsvis bør anmeldes når lovbrudd konstateres.

III. Prioritering av de enkelte saksgrupper

Innsatsen i den strafferettslige håndheving må i første rekke settes inn overfor forhold og atferd som har ført til alvorlige ulykker, *dødsfall* og annen *alvorlig personskade*, i trafikken. Videre overfor atferd som skaper *høy skaderisiko*, særlig for alvorlige ulykker. I samsvar med dette har *promillekjøring m.v.* tradisjonelt vært håndhevet med strenge reaksjoner selv om dette ikke har medført ulykker eller skader. Det samme har, særlig i det siste 10-år, vært tilfelle for *grove brudd mot fartsreglene*. Av andre forhold hvor farlighet og skaderisiko er fremtredende, kan nevnes *forbikjøringer* på uoversiktlige steder, likegyldighet med *vikeplikten* og aggressiv kjøring mot og i *fotgjengerfelt*.

Også andre trafikkforseelser, helt ned til brudd mot parkeringsreglene, kan undertiden representere en trafikkikkerhetsrisiko. Det er forståelig om det største antall anmeldelser ofte vil gjelde lett konstaterbare lov- og regelbrudd. For påtalemyndigheten vil det sentrale være at fortrinnsvis de risikopregete forhold kan bli avdekket og påtalt. Jeg er imidlertid klar over at håndheving av brudd mot parkeringsregler m.v. vel nærmest har fremtvunget seg selv, ikke bare fordi de er lett konstaterbare, men fordi *trafikkavviklingen* har nødvendiggjort dette.

1. Dødsulykker og alvorlig personskade

Dødsulykkessaker og saker hvor større personskader oppstår, har for påtalemyndigheten lenge vært en særlig prioritert saksgruppe.¹⁾ Disse saker som representerer alvorlig *trafikkvold* skal fortsatt være særlig prioritert på linje med andre voldssaker. Den strafferettslige behandling av slike saker må vurderes nøye. Foreligger uaktsomhet med hensyn til dødsfølgen, må det reises tiltale for brudd mot strl. § 239,²⁾ og ikke bare etter vtl. § 3. Har uaktsomheten medført ulykker med legemsskader av alvorlig art, må det likeledes nøye vurderes om det foreligger uaktsomhet med hensyn til skadefølgen og i tilfelle reises tiltale for brudd mot strl. §§ 237 og 238. I slike tilfelle kan også med-

¹⁾ Rundskriv nr. 11/1970, Lov og Rett 1970 s. 267.

²⁾ Rt. 1963 s. 744 og Andenæs/Bratholm: Spesiell strafferett s. 94.

virkning være straffbar.¹⁾ Det kreves imidlertid påtalebegjæring²⁾ fra fornærmede for at det kan aksjoneres etter de to sistnevnte straffebud. Dette kan by på visse problemer om fornærmede på grunn av skaden, eller av andre grunner, er ute av stand til å vurdere krav om påtale innen den lovbestemte frist.³⁾ Har fornærmede ikke født eller oppnevnt verge, må det i tilfelle overveies å få oppnevnt hjelpeverge i medhold av vergem.l. § 90 a. I de tilfelle hvor det vurderes om forholdet skal henføres under straffebud i kap. 22 i Straffeloven, eller om det skal aksjoneres etter vegtrafikkloven, må det ikke tas prosessøkonomiske hensyn.

I dødsulykkessaker som ikke kan henføres under de strengere straffebud som foran er nevnt, må det vurderes å aksjonere for brudd mot vegtrafikkloven og forskrifter gitt i medhold av denne lov. Vanligvis blir det da aksjonert for brudd mot den alminnelige aktsomhetsregel i vtl. § 3, men ikke sjelden i konkurrans med andre regler i loven og trafikkreglene. Har uaktsomheten vært *tilstrekkelig grov, alvorlig* eller av *graverende art*, må det reises tiltale med påstand om ubetinget fengselsstraff.⁴⁾ Det samme gjelder når slike grove brudd mot vegtrafikkloven og trafikkreglene har ført til trafikkulykker med alvorlig legemsskade.⁵⁾

2. Promillekjøring m.v.

Føring av motorvogn i ikke edru tilstand (promillekjøring) har vært og er ansett for atferd og forhold som skaper høy skaderisiko. Promillekjøring m.v. har derfor fra lang tid tilbake ført til strenge reaksjoner når forholdene er blitt avdekket. Foruten straff blir også førerkortet inndratt for en viss tid, eller for alltid i gjentakelsestilfelle. Undersøkelser⁶⁾ viser og bekrefter at ulykkes- og dødsrisikoen er meget større når førerne er påvirket enn når de er edrue. Dette skulle tilsi at arbeidet med å motvirke og avdekke promillekjøring ikke må avta, men snarere trappes opp. Jeg vil her også minne om den tiltagende fare som nå foreligger for føring av motorvogn under påvirkning av *narkotiske stoffer*.

Det er grunn til å understreke at det av almenpreventive hensyn må reageres strengt og konsekvent mot dem som har ført motorvogn i på-

1) Rt. 1936 s. 612 og Andenæs/Bratholm: Spesiell strafferett s. 97.

2) Strl. § 78 og strpl. § 98.

3) Strl. § 80.

4) Rt. 1961 s. 1098 og Rt. 1967 s. 306 (hvor ubetinget fengselsstraff ikke ble idømt, men hvor det fremkommer prinsipielle bemerkninger). Avgjørelser hvor ubetinget fengselsstraff er idømt, er inntatt i Rt. 1969 s. 921, Rt. 1970 s. 898, Rt. 1971 s. 108 og s. 792 samt i en rekke senere avgjørelser av Høyesterett, hvor det fra den senere tid vises til Rt. 1982 s. 913 og s. 1835 og Rt. 1983 s. 1080.

5) Rt. 1974 s. 114 og Rt. 1978 s. 13.

6) Transportøkonomisk institutt Prosjektrapport, den landsomfattende vegkantundersøkelse 1981—82 side 32.

214

virket tilstand. Som hovedregel blir det påstått og idømt en kortere ubetinget fengselsstraff. Straffutmålingen er imidlertid lite nyansert, og avspeiler ikke — eller bare i meget liten grad — de skjerpene omstendigheter ved høy promille¹⁾ og farefull kjøring, som burde fått utslag i en strengere reaksjon. På den annen side kan straffen for lavpromillekjøring, hvor det også for øvrig foreligger formildende omstendigheter, synes unødvendig streng. Politiet bes ved vurderingen av påstander og anker tilstrebe en mer nyansert straffutmåling i disse saker, med strengere reaksjon for de grovere tilfelle av promillekjøring. Dom på betinget fengselsstraff i promillesaker forekommer i ca. 15 % av tilfellene.²⁾ Uten at det behøver å svekke den almenpreventive effekt, antar jeg at man kan gå noe lenger i retning av å godta dommer med betingete fengselsstraffer kombinert med ubetingete bøter i lavpromillesakene. Jeg sikter da til de *egentlige* lavpromillesaker, hvor analyseresultatet etter fradrag av sikkerhetsmarginen bare ligger noe over 0,5 ‰, og det også for øvrig foreligger andre forhold ved handlingen eller domfeltes person eller situasjon som klart trekker i formildende retning. Det har vist seg at en del av de dommer hvor det i denne gruppe av saker er gitt ubetinget fengselsstraff, heller ikke kommer til fullbyrdelse. I noen saker må straffens fullbyrdelse av forskjellige grunner utsettes, for til slutt å bli innstilt etter strpl. § 474, eller gjort betinget ved benådning. Jeg ber om at statsadvokatene og politiet viser en viss tilbakeholdenhet med å anke for å oppnå ubetinget fengselsstraff i slike grensetilfelle, hvor de generalpreventive hensyn antas tilstrekkelig ivaretatt med betingete fengselsstraffer og høye ubetingete bøter. Det bør heller ikke uten videre foreslås eller legges ned påstand om ubetinget fengselsstraff i slike grensetilfelle. En justering av håndhevingen utover den forsiktige oppmykning eller omlegging av straffereaksjoner som foran nevnt, antas først å kunne skje etter en eventuell lovendring.

Ved pådømmelse av promillesaker her i landet for forhold som er begått i utlandet, skal det ved straffutmålingen tas hensyn til straffutmålingsnivået i gjerningslandet.³⁾

I promillesaker bør det også vurderes å legge ned påstand om eller foreslå ilagt saksomkostninger, jfr. strpl. § 451, jfr. § 452, både i by- og herredsrettssaker og i forhørsrettssaker. Utgifter i forbindelse med blodprøve og -analyser lar seg lett dokumentere. Også andre utgifter i saken bør overveies tatt med dersom det kan foretas særskilt beregning av kostnadene i den spesielle sak.⁴⁾

1) Vegkantundersøkelsen 1981—82 s. 32 viser at førere med 1,00—1,49 ‰ har en dødsrisiko som er 90 ganger større enn for edrue. For førere med 1,5—1,99 ‰ er faren 650 ganger større og for førere med 2 ‰ eller høyere er faren 2000 ganger større.

2) Transportøkonomisk institutt Prosjektrapport (januar 1980): Analyse av 1053 promillekjøringssaker i Norge side 15, samt en undersøkelse foretatt ved Riksadvokatembetet.

3) Rt. 1969 s. 509 og s. 1198 samt Rt. 1977 s. 779.

4) Rt. 1974 s. 1410 og Rt. 1978 s. 869.

3. *Stor fart — faremomenter*

Stor fart vil ofte skape høy skaderisiko. Ved vesentlige overskridelser av fartsgrensene, overskridelser som fremstår som grove brudd mot fartsreglene, vil farten i seg selv være et så tungtveiende faremoment at det kan være på sin plass å reagere med ubetinget fengselsstraff, selv om ingen ulykke eller skade er skjedd. Som tidligere¹⁾ vil jeg imidlertid minne om betydningen av at det i slike saker blir fremhevet og gitt opplysninger om faremomenter som kan eller kunne oppstå ved en ekstra stor fart.²⁾ I flere avgjørelser i Høyesterett i den senere tid, er nettopp faremomenter i tillegg til eller kombinert med stor fart tillagt betydning ved vurderingen av om fengselsstraffen skal gjøres ubetinget, eller om det er tilstrekkelig å reagere med betinget fengselsstraff pluss en ubetinget bot.³⁾

4. *Forbikjøringer, likegyldighet med vikeplikt m.v.*

Det er selvsagt flere brudd mot trafikklovgivningen hvor farlighet og skaderisiko er fremtredende. Forbikjøringer⁴⁾ på uoversiktlige steder, likegyldighet med vikeplikten og hard kjøring mot og i fotgjengerfelt er forhold som ikke alltid er like lette å avdekke og langt mindre bevise, når ulykke eller skade ikke inntreffer. Men i de tilfelle slike forhold blir konstatert og lar seg bevise, vil det være på sin plass med en forholdsvis streng reaksjon.⁵⁾

5. *Andre trafikkforseelser*

En rekke trafikkforseelser avgjøres ved forelegg. Av og til kan det reises spørsmål om bøtenivået blir justert ofte nok til at reaksjonene blir tilstrekkelig strenge. Rent generelt vil jeg fremheve at når det utmåles bøtestraff for trafikkforseelser, må denne ikke ligge under satsene for lignende eller tilsvarende forhold som avgjøres ved forenklet forelegg.⁶⁾

1) Referat fra Politisjefmøtet 1977 s. 17—18 og Politisjefmøtet 1978 s. 112.

2) Betydningen av dette fremgår av Rt. 1975 s. 681 og s. 978 samt Rt. 1977 s. 509.

3) Rt. 1983 s. 1138, s. 1193, s. 1309 og s. 1413.

4) I Rt. 1983 s. 871 er referert en sak vedrørende uforsvarlig forbikjøring som førte til store materielle skader.

5) En mindre undersøkelse foretatt ved Riksadvokatembetet i 1981 tyder på at få saker av denne art blir anmeldt og at reaksjonene er forelegg med relativt lave bøter.

6) Det vises til førstvoterendes prinsipielle uttalelser i Rt. 1975 s. 59 og til avgjørelser i Rt. 1974 s. 762 og Rt. 1973 s. 431.

Føring av motorvogn uten gyldig førerkort, vil regelmessig også bli avgjort ved forelegg. I gjentakelsestilfelle, når en person tidligere flere ganger er straffet for slike forseelser, kan det være på sin plass å reagere med fengselsstraff.¹⁾

IV. Opprettholdelse av aktsomhetsnorm

Påtalemyndigheten har lagt stor vekt på å opprettholde en tilstrekkelig streng grad av aktsomhet i trafikken. Utallige frifinnende dommer er anket fordi man har ment, og sett faren for, at det kunne utvikle og feste seg en for lemfeldig aktsomhetsnorm. På dette felt har påtalemyndigheten og Høyesterett gjort en større innsats for trafiksikkerheten enn de fleste trafikanter er klar over. Dette arbeid bør fortsette, men man må også være klar over at straffskyld undertiden ikke lar seg bevise selv om ulykke og skade er inntrådt.

V. Inndragningsspørsmål m.v.

Inndragning av førerkort²⁾ gjøres ved administrative vedtak og ligger utenfor påtalemyndighetens kompetanse. Det samme gjelder bruksforbud av motorvogn, inndragning av kjennemerke og vognkort.³⁾

I tilfelle hvor en person, som flere ganger tidligere er straffet for promillekjøring og kjøring uten førerkort, på ny begår slike lovbrudd, må det overveies å påstå inndragning⁴⁾ av kjøretøyet.

VI. Kort om etterforskning og saksbehandling

Det er klart at politiet ikke har ressurser til at melding om ethvert trafikkuhell automatisk kan føre til utrykking til åsted m.v. og etterforskning. Politiet må øve et fornuftig skjønn, hvor en helhetsvurdering må legges til grunn, ved vurderingen av hvilke etterforskningskritt som skal tas. Jeg minner imidlertid om at dødsulykkestilfelle og ulykker med alvorlig personskade er saker (trafikkvold) som hører med blant de særlig prioriterte saksgrupper. I slike tilfelle må det innhentes erklæring fra lege, og ved dødsulykker må det regelmessig begjæres obduksjon. Som foran nevnt⁵⁾ må det i slike saker nøye vurderes om forholdene skal henføres under reglene i Straffelovens kap. 22 eller under vegtrafikkloven. Slike saker bør derfor forelegges for statsadvokaten.⁶⁾

1) Rt. 1970 s. 1084, Rt. 1979 s. 476, Rt. 1980 s. 279 og s. 1049.

2) Justisdepartementets rundskriv av 4. oktober 1978, jnr. 12532/1978 P — rundskriv G — 206/78 — om „Nektelse og inndragning av førerkort“ m.v.

3) Vtl. § 36 nr. 2 C og nr. 3. Se også § 36 nr. 6.

4) Bratholm: Strafferett og Samfunn side 574.

5) Se under pkt. III — 1 side 2.

6) Statsadvokatene forutsettes å gi nærmere direktiver til politiet i sine distrikter om dette.

Trafikklovgivningen har flere skjønnsbestemte regler. Dette krever at politiet fremskaffer nødvendige faktiske opplysninger for vurderingen av om innholdet i de skjønsmessige begreper og karakteristikk er oppfylt.¹⁾ Vegmiljø, trafikksituasjon, trafikkenhetenes plassering, spesielle faremomenter o.s.v. og andre vesentlige momenter må søkes klarlagt, beskrevet og eventuelt tegnet og fotografert. Høyesterett har i flere tilfelle etterlyst slikt materiale eller slike tilleggsopplysninger.²⁾

Saker mot utenlandske borgere som gjelder forhold begått under kortvarig opphold her i riket, må som hovedregel påskyndes. Om behandling av mindre alvorlige saker av denne art, vises det til hva jeg tidligere har uttalt om dette.³⁾

Magnar Flornes

Endre Storløkken
riksadvokatfullmektig

-
- 1) Ord/begreper som „uvettig kjøring“, „stygg forbikjøring“, „uforsvarlig“ o.s.v. må søkes unngått eller i alle fall nærmere beskrevet i politirapporter.
 - 2) Se bl.a. Rt. 1975 s. 681 og Rt. 1977 s. 509, særlig mindretallets votum s. 510 og Rt. 1983 s. 1193.
 - 3) Referat fra Politisjefmøtet 1979 pkt. IV s. 106—109.