



Riksadvokatens publikasjoner nr. 4/2015:

**Analyse av dødsulykker og
straffesaksbehandlingen
i trafikksaker**



Innhold

1. Sammendrag og anbefalinger	6
1.1 Våre hovedfunn	6
1.2 Tiltak	7
1.2.1 Organisatoriske tiltak	8
1.2.2 Regelendring	8
1.2.3 Praktiske tiltak knyttet til etterfølgende arbeid	8
1.2.4 Kompetanse utover organisatoriske tiltak	9
1.2.5 Rettsteknisk kommisjon mv.	9
2. Innledning	10
2.1 Bakgrunn.....	10
2.2 Arbeidsgruppens sammensetning og arbeid	10
2.3 Formål og mandat for arbeidsgruppen	11
2.4 Rapportens oppbygning	11
3. Utvalg, metode.....	12
3.1 Utvalg	12
3.2 Data	13
3.2.1 Dokumenter.....	13
3.2.2 Registeropplysninger	14
3.2.3 Sondring mellom vegtrafikkloven og straffeloven for hardt skadde	14
3.2.4 Spørreundersøkelse	15
3.3 Dataregistrering	15
3.3.1 Datakvalitet	15
3.3.2 Begrensninger	15
4. Straksetterforskning på åstedet.....	18
4.1 Spørreundersøkelse	18
4.2 Arbeidet på åstedet.....	19
4.2.1 Responstid	19
4.2.2 Foto	21
4.2.3 Åstedstegning	25

4.3	Anmeldelse av veitrafikkulykke	32
4.4	Bevisopptak rus	34
4.4.1	Alkotest mistenkt/siktet.....	34
4.4.2	Blodprøve eller utåndingsprøve mistenkt/siktet.....	35
4.4.3	Blodprøve fornærmede	37
5.	Avhør	38
5.1	Straksavhør	39
5.2	Mistenkt/siktet	41
5.2.1	Antall dager til avhør.....	41
5.2.2	Type avhør.....	43
5.2.3	Fri forklaring	44
5.2.4	Kritiske spørsmål og konfrontasjon.....	44
5.2.5	Uaktsomhet	45
5.2.6	Straffeskyld	45
5.2.7	Har med det som er viktig for å få belyst saken	46
5.3	Vitner.....	48
5.3.1	Type avhør.....	49
5.3.2	Sakens kjerne	53
6.	Øvrig etterforskning.....	54
6.1	Tekniske undersøkelser/veiforhold mv	54
6.1.1	Undersøkelse av kjøretøy.....	54
6.1.2	Ekstern teknisk sakkyndighet	58
6.1.3	Analyser	60
6.1.4	Rekonstruksjon	61
6.1.5	Beregning av hastighet.....	63
6.1.6	Tungbil	67
6.2	Sakkyndig	72
6.2.1	Fornærmede	72
6.2.2	Siktede.....	73
6.3	Omkomne.....	75
6.3.1	Sakkyndig likundersøkelse	75
6.3.2	Vurdering av selvvalgt eller ikke	80

6.4	Registrerte saker som vtrl. § 3 – hardt skadde.....	81
6.4.1	Klassifisering av skadegrad	81
6.4.2	Erfaring med etterforskningen av vtrl. 3-sakene	84
6.5	Tvangsmidler	85
7.	Påtalearbeidet	87
7.1	Saker med negativt påtalevedtak	92
7.1.1	Dødsulykker med overlevende gjerningsmann – med ikke akseptabel kvalitet.....	94
7.1.2	Dødsulykker med overlevende gjerningsmann – med akseptabel kvalitet	99
7.1.3	Saker med overlevende gjerningsmann – med god kvalitet.....	100
7.1.4	Dødsulykker med død gjerningsmann – med ikke akseptabel kvalitet	101
7.1.5	Dødsulykker med død gjerningsmann – med akseptabel kvalitet	104
7.1.6	Dødsulykker med død gjerningsmann – med god kvalitet	104
7.1.7	Ulykker med betydelig skade	104
7.2	Saker med positivt påtalevedtak	106
7.2.1	Straffeloven § 239	108
7.2.2	Vegtrafikkloven § 3 – med dødsfølge	112
7.2.3	Straffeloven § 238	115
7.2.4	Vegtrafikkloven § 3 – betydelig skade.....	117
7.2.5	Konkurrens	118
7.3	Oppklaringsprosent	120
7.4	Saksbehandlingstid	121
8.	Førerrettsreaksjoner	125
8.1	Midlertidig beslag og utmålt tapstid ved domfellelse for strl. § 239	125
8.1.1	Midlertidig inndragning av førerrett og beslag av førerkort.....	125
8.1.2	Utmålt tapstid ved domfellelse for strl. § 239.....	126
8.2	Midlertidig beslag og utmålt tapstid ved domfellelse eller forelegg for dødsulykker kodet etter vtrl. § 3.....	128
8.3	Midlertidig beslag og utmålt tapstid ved domfellelse for strl. § 238	130
8.4	Midlertidig beslag og utmålt tapstid for vtrl. § 3-saker med betydelig skade..	134

9. Etterforskning av dødsulykker i de andre nordiske landene	136
10. UAG/SHT.....	137
10.1 Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykker (UAG).....	137
10.2 Ulykkesgranskning Statens Havarikommisjon for Transport.....	138
11. Forslag til tiltak.....	140
11.1 Organisatoriske tiltak	140
11.2 Praktiske tiltak	141
11.2.1 Knyttet til åsted og straksetterforskningen	141
11.2.2 Knyttet til etterfølgende arbeid	142
11.3 Kompetanse	142
11.4 Sakkyndighet	143
12. Kilder	144
12.1 Litteraturliste	144
12.2 Rettspraksis	145
12.3 Innstillinger, proposisjoner og NOU.....	145
13. Vedlegg.....	146

1. Sammendrag og anbefalinger

I samsvar med mandatet fra Riksadvokaten har arbeidsgruppen gjennomført en analyse av straffesaksbehandlingen av de alvorlige ulykkene i trafikken i 2012. Sakene omfatter 139 dødsulykker, 13 tilfeller av selvvalgt død i trafikken, 37 saker med betydelig personskada registrert som overtredelse av straffeloven § 238, og et tilsvarende antall ulykker registrert som alvorlig skadd og overtredelse av vegtrafikkloven § 3 og (42), tilsammen 231 ulykker.

Både Politidirektoratet (POD) og Riksadvokaten har uttrykt at alvorlige ulykker skulle prioriteres i 2012. For at arbeidsgruppen skulle kunne kartlegge i hvilken grad politidistriktene selv mente de hadde fulgt opp de strategiske målene og prioriteringene av straffesaksbehandlingene, valgte vi å gjennomføre en elektronisk spørreundersøkelse. 22 politidistrikt responderte på undersøkelsen. Svarene fra politidistriktene samsvarte til en viss grad med funnene i undersøkelsen. Fem av politidistriktene responderte ikke. Vi har derfor beregnet svarstatistikken ut i fra 22 responderende politidistrikt. Funn fra de øvrige fem tilsier at heller ikke de i særlig grad har fulgt føringene fra Politidirektoratet og Riksadvokaten.

Etter å ha gjennomgått sakene, er inntrykket til arbeidsgruppen at saksbehandlingen av dødsulykkene, ulykker med betydelig skade og saker med selvvalgt død i trafikken i hovedsak vitner om manglende styring, ledelse, prioriteringer, kompetanse og kvalitetsmessig utførelse av arbeidet. Det er likevel noen positive elementer. Politiet var raskt på åstedet og i 80 % av trafikkulykkene innen 30 minutter etter at de fikk meldingen. Arbeidsgruppen har dessuten funnet gode enkeltprestasjoner i noen av straffesakene. De gode arbeidsprestasjonene fremstår imidlertid mer som enkeltprestasjoner enn resultat av planlagte og ledede prosesser.

1.1 Våre hovedfunn

- Kun 7 politidistrikt oppgav at de hadde en strategiplan for trafikksikkerhetsarbeidet
- Responstid på 30 minutter i 80 % av alle sakene
- Uakseptabel kvalitet av polititegninger i halvparten av sakene
- Manglede alkotest i 70 % av dødsulykkene
- Blodprøver av impliserte uten lovhjemmel
- Kun 6 politidistrikt oppgav at de hadde en plan for etterforskningen
- Kritisk dårlige avhør i halvparten av sakene
- Dødsulykker er henlagt uten at det er tatt avhør av gjerningsmannen
- 39 % av ulykkene med dødsfølge med overlevende gjerningsmann ble henlagt
- Ikke akseptabel kvalitet på etterforskningen i 50 % av alle henlagte dødsulykker
- Konkludert med selvvalgt død i trafikken uten at saken var etterforsket

- Manglende rutiner for orientering av fornærmedes rettigheter og oppnevning av bistandsadvokat
- Manglende sakkyndig likundersøkelse i saker med betydning for påtalespørsmålet
- Manglende sakkyndig likundersøkelse av 44 % drepte antatte gjerningsmenn
- Ikke sjekket bruk av mobiltelefon i 80 % av ulykkene hvor det var relevant
- Det var gjennomført rekonstruksjon i kun ti saker av hele utvalget, hvorav seks saker som er kodet som uaktsomt drap
- Kun 3 politidistrikt oppgav at de hadde en plan for reaksjoner
- Ubetinget fengsel i 64 % av dødsulykkene etter strl. § 239
- Tre dødsulykker var avgjort med forelegg
- Ubetinget fengsel i mindre enn halvparten av sakene etter strl. § 238
- Alvorlige mangler i 43 % av sakene med alvorlig personskaide kodet som vtrl § 3
- Unødvendig lang saksbehandlingstid, og flere krenkelser av EMK
- Svikt i forhold til å ta ut trafikksikre førere fra trafikken
- Svikt i forhold til likebehandling ved tap av førerrett
- 3 års tapstid i 85 % av dommene etter strl. § 239
- 3 års tapstid i 15 % av dommene etter strl. § 238
- Store feil ved tap av førerrett i sakene registrert etter vtrl. § 3

1.2 Tiltak

Etter å ha kartlagt etterforsknings- og påtalearbeidet i politidistriktene, skulle arbeidsgruppen definere forbedringsområder og fremme forslag til tiltak. Arbeidsgruppen er av den oppfatning at det må iverksettes tiltak på både kort og lang sikt for å bedre kvaliteten på etterforskning og påtalearbeidet i de alvorlige trafikksakene. Det er vanskelig å fremme forslag til gode tiltak for å bedre etterforskningen i forhold til mange av de alvorlige feilene vi har funnet. Det er utfordrende å fremme tiltak mot dårlig politi- og påtaleledelse, sett i sammenheng med at flertallet av politidistriktene unnlater etter ordre å utarbeide strategiplan for trafikksikkerhetsarbeidet etter at Politidirektoratet har krevd det. Arbeidsgruppen ser heller ingen enkle løsninger når prioriteringene fra Riksadvokaten neglisjeres, og saker blir henlagt uten reell etterforskning. I andre tilfeller er etterforskningen og påtalearbeidet så sen-drektig at det blir konstatert brudd på EMK. Vi ser heller ikke hvordan vi skal foreslå raske løsninger på påtalemyndighetens utfordring med at saksbehandlingstiden blir så lang at formålet med tap av førerrett bortfaller, og gjerningsmannen får en mildere straff enn han i utgangspunktet skulle hatt. Videre er det utfordrende å løse svikt i grunnleggende krav til godt politihåndverk som når halvparten av alle polititegninger og avhør ikke en gang holder minimumsstandard. Det er også krevende å fremme tiltak for å endre svikt i det politi-operative som når 70 % av førerne implisert i trafikkdødsfall ikke kontrolleres for ruspåvirkning på stedet for en alvorlig trafikkuulykke. Det er også utfordringer med hvordan vi skal løse den manglende respekten for fornærmedes stilling i trafikksaker. Et eksempel er retten

til bistandsadvokat i første avhør. Vi har ikke funnet en sak hvor kravet ble oppfylt.

Ettersom vi står foran en strukturreform, har arbeidsgruppen valgt å ikke organisere funnene etter de eksisterende politidistriktene. Vi har imidlertid erfart at kvaliteten ikke fremstår som bedre i de store enn i de små politidistriktene. Det er derimot flere av de minste politidistriktene som har vist gode kvalitetselementer i enkeltsaker. Noe av hensikten med strukturreformen er å legge forutsetninger for et kompetent og robust lokalt politi med robuste fagmiljøer. Vi mener kompetanse og robuste fagmiljø innenfor etterforskning og påtalearbeid av alvorlige trafikksaker først og fremst er avhengig av interesse for fagfeltet. Etterforskning og påtalearbeid av trafikksaker fremstår i dag som lite attraktivt, og det er forbundet med lite prestisje å jobbe med fagfeltet. Det er arbeidsgruppens inntrykk at fagfeltet i stor grad benyttes til opplæring, og hvor det gis rom for å feile. Samtidig vet vi at fagfeltet er så komplekst og krevende at det er nødvendig med både interesse, kompetanse og mengdetrening for å beherske disiplinen. Vi tror ikke politireformen vil løse utfordringene med de alvorlige trafikksakene.

Vi mener derfor at det er nødvendig å bygge et nasjonalt fagmiljø for etterforskning og påtalearbeid av de alvorligste trafikksakene. Et robust fagmiljø vil ha behov for mengdetrening ettersom et lavt antall saker vil gjøre det vanskelig å bygge opp tilstrekkelig erfaring innenfor saksfeltet. I tillegg bør et nasjonalt fagmiljø ha tett dialog med fagmiljø innenfor rettstoksikologi, rettsmedisin, syn, søvnforskning, tekniske miljøer og bilbransjen mv. Utrykningspolitiets påtalenettverk bør dessuten formaliseres, og representantene i politidistriktene bør ansettes etter prosess, og ikke utpekes slik som i dag. De bør dessuten utdannes til å være en ressurs i politidistriktene.

1.2.1 Organisatoriske tiltak

- Det bør utredes om det skal opprettes en nasjonal enhet med påtalekompetanse for å lede de mest alvorlige trafikksakene, og herunder vurdere om Utrykningspolitiet skal overta enkelte av dem
- Utrede om det skal knyttes en formell struktur mellom påtalenettverket for trafikksaker og den nasjonale enheten
- Utrede om påtalenettverket skal bestå av politiadvokater ansatt i fagstillinger på trafikkområdet
- Utrede om Utrykningspolitiet skal gis en sterkere faglederrolle også i forhold til etterforskningen av alvorlige trafikksaker på alle trinn av straffesaksbehandlingen
- Utrede om Politidirektoratet bør innføre rutiner for å følge opp pålagte strategiplaner

1.2.2 Regelendring

- Vurdere endring av tapsinstruksen § 2-4 i forhold til betydelig skade

1.2.3 Praktiske tiltak

- Gjennomføre avhør i forhold til instruks

- Sakkyndig likundersøkelse av flere omkomne i trafikken
- Gjennomføre rekonstruksjon i langt flere saker
- Bruke sakkyndige for uttalelser om betydelig personskade
- Vurdere tilregnelighetsspørsmålet i initialfasen for eldre bilførere
- Innføre rutine for å oppnevne bistandsadvokat slik loven foreskriver
- Innføre rutine for å følge opp fornærmede og etterlatte i forhold til påtaleinstruksen § 7A-1
- Utrede teknisk løsning for implementering av kart i målestokk i dok. 02 «Anmeldelse av vegtrafikkulykke»

1.2.4 Kompetanse utover organisatoriske tiltak

- Utrede om utdanningstilbudet i grunnutdanningen ved Politihøgskolen dekker de grunnleggende kompetansekravene til straksetterforskning i de alvorlige trafikksakene
- Utrede videreutdanning i trafikketterforskning på Politihøgskolen som dekker utfordringene i de alvorlige trafikksakene
- Obligatorisk utdanning i etterforskningsledelse for påtalejurister
- Opplæring i rekonstruksjon
- Bruk av avgjørelseskoder bør inngå som en større del av den obligatoriske opplæringen av påtalejurister i politiet
- Øke kompetansen i åstedsarbeid og straksetterforskning (førstelinje), alternativt ved at Utrykningspolitiets patruljer får hevet kompetanse på dette feltet.
- Ansette personell med god teknisk analysekompetanse

1.2.5 Rettsteknisk kommisjon mv.

- Vurdere om det er behov for en «Rettsteknisk kommisjon» som har til oppgave å vurdere sakkyndige uttalelser i trafikksaker
- Vurdere om det er behov for å utrede standardmandat i straffesaksbehandlingen av alvorlige trafikksaker

2. Innledning

2.1 Bakgrunn

På bakgrunn av initiativ fra sjefen for Utrykningspolitiet, har Riksadvokaten gitt Utrykningspolitiet (UP) i oppdrag å gjennomføre en analyse av politiets straffesaksbehandling av dødsulykker i trafikken, samt trafikkulykker med betydelig personskade.

En overordnet målsetning for politiet og påtalemyndigheten er å bidra til å redusere lovbrudd. Dette gjelder også lovbrudd i trafikken. Formålet er å bidra til å redusere antall alvorlige trafikkulykker med drepte og hardt skadde. For å oppnå dette, følges to hovedstrategier. Den generelle proaktive forebyggende innsatsen først og fremst gjennom målrettede tiltak og politikontroller. Den reaktive innsatsen handler først og fremst om straffesaksbehandling som hovedsakelig består av etterforskning, påtalearbeid og iring. Straffesaksbehandlingens bidrag til å redusere antall farlige lovbrudd på veiene avhenger først og fremst av at lovbruddene blir avdekket og oppklart, og at skyldige blir straffet. Målet for straffesaksbehandlingen er høy kvalitet, høy oppklaring, kort saksbehandlingstid og adekvat reaksjon.

Analysen retter oppmerksomheten på kvaliteten i etterforskning av alvorlige trafikkulykker.

Sjefen for Utrykningspolitiet har anmodet Oslo politidistrikt om bistand til å lede og delta i arbeidsgruppen. Samtidig har det vært nedsatt en styringsgruppe for å følge opp arbeidet i arbeidsgruppen. Styringsgruppen har bestått av statsadvokat Erik Førde, Oslo statsadvokatembeter, lagdommer og tidligere politimester Rune Bård Hansen, Agder lagmannsrett og UP-sjef Runar Karlsen.

2.2 Arbeidsgruppens sammensetning og arbeid

Arbeidsgruppen har vært sammensatt av:

- Politiadvokat2 Øystein Skjønborg, Oslo politidistrikt – leder
- Politiadvokat2 Kristin Bjelkemyr-Østvang, Utrykningspolitiet
- Rådgiver Live Tanum Pasnin, Utrykningspolitiet
- Politioverbetjent Harald Klemmetsen, Oslo politidistrikt
- Politibetjent Cristina Bonde, Oslo politidistrikt

Arbeidsgruppen har hatt fortløpende og tett dialog, med hyppige og jevnlig møter.

2.3 Formål og mandat for arbeidsgruppen

Formålet med analysen har vært å kartlegge etterforsnings- og påtalearbeidet i politi-distriktene, i den hensikt å avdekke eventuelle svakheter, definere forbedringsområder og fremme forslag til tiltak. Arbeidet omfatter også betydningen av Statens vegvesens «Dybde-analyser av dødsulykker - UAG i etterforskningen av dødsfall i trafikken».

Riksadvokatens mandat med bakgrunnsinformasjon er i sin helhet gjengitt i vedlegg 1. Da gruppen startet sitt arbeid ble pob Hanne E. Skrede (UP) byttet ut med pfb Cristina Bonde, Oslo pd.

Riksadvokaten har, i brev av 28.11.2014 anmodet landets politimestere om å gjennomgå samtlige saker som i tidrommet 2005-2014 har endt med domfellelse for utaktsomt drap i forbindelse med trafikkulykker. Dette i tillegg til Graverutvalgets rapport «Statens vegvesens deling av informasjon fra ulykkesarbeidet (UAG)» (Graver, Lereim, Bjelkemyr-Østvang, & Reiss-Andersen, 2015) samt arbeidsgruppens arbeid. Formålet med denne undersøkelsen var å vurdere om det var grunnlag for å begjære gjenopptakelse til gunst for den domfelte. Det er opplyst at 202 saker ble gjennomgått, og politiet har ikke gitt tilrådning om begjæring om gjenåpning i noen av sakene. Politiets anbefaling er fulgt av statsadvokaten i samtlige saker.

2.4 Rapportens oppbygning

Rapporten har to hovedområder som kartlegges og analyseres. Etterforsningsarbeidet er presentert i kapitlene 4, 5 og 6, og påtalearbeidet er presentert i kapitlene 7 og 8. Forslag til tiltak er presentert i kapittel 11. I tillegg til innledningskapittelet inneholder rapporten kapittel 3 en presentasjon og gjennomgang av utvalget i analysen, og de metodiske valg og vurderinger som ble gjort. Kapittel 9 beskriver kort etterforskning av dødsulykker i de andre nordiske landene og kapittel 10 redegjør for Statens vegvesens ulykkesarbeid (UAG) og Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) sine granskninger.

3. Utvalg, metode

3.1 Utvalg

Utvalget for undersøkelsen fremgår av mandatet, se vedlegg.

Utvalget består av fire undergrupper:

- (1) Alle dødsulykkene i 2012 (139 ulykker)¹
- (2) Personer omkommet i trafikken 2012 – selvvalgt (13 «ulykker»)
- (3) Alle saker registrert med statistikkgruppe 1720 Uaktsom, grov legemsbeskadigelse, trafikk subsumert etter straffeloven (strl.) § 238 i 2012 (38 ulykker). Ved saksgjennomgangen fant vi at én av ulykkene viste seg å være en dødsulykke. Gjerningsdatoen var derimot i 2011. Vi valgte derfor å ta denne ut av utvalget, og da var det 37 ulykker som skulle underlegges analyse.
- (4) Et størrelsesmessig sammenlignbart utvalg som (3). Bestående av alvorlige ulykker i trafikken i 2012 registrert på statistikkgruppe 8904 Personskade subsumert etter vegtrafikkloven (vtrl.) § 3 (42 ulykker).

Tilsammen 231 ulykker.

Kilde og metode for uttrekk:

- (1) Alle ulykker registrert som dødsulykke i 2012 i Statens vegvesen sitt ulykkesregister (STRAKS-register)².
- (2) Ulykker fra straks-registeret fra 2012 hvor det er registrert personer med skadegrad «selvvalgt»³.

1 Statistikken over veitrafikkulykker omfatter dødsfall som inntreffer inntil 30 dager etter ulykkesdato, og hvor dødsfallet er en konsekvens av ulykken. Ulykker som følge av selvmordsforsøk skal registreres som skadegrad «selvvalgt». Ulykker hvor føreren har vært utsatt for illebefinnende, skal registreres på vanlig måte, såfremt vedkommende døde av påførte skader av ulykke. Dersom vedkommende døde av selve illebefinnendet skal ulykken registreres, men vedkommende som forårsaket ulykken skal ikke registreres som «drept», men «illebefinnende».

2 Ulykkene er oppført med strasak-nummer i straks-registerets, det er dette strasak-nummer som er brukt i henvendelsen til politidistriktene for innsendelse av saksdokumenter. I utsendingsbrevet til politidistriktene er det også bedt om å sende inn saker som kunne være utelatt fra listen.

3 «Selvvalgt-ulykker» er ikke definert som veitrafikkulykke. Dermed er det ikke krav om å fylle ut «Rapport om veitrafikkuhell». Det finnes derfor ingen fullstendig oversikt over omfanget av selvvalgt-ulykker. Siden dette er alvorlige hendelser med død til følge er det likevel sannsynlig at hendelsene blir fanget opp. For oppgavens problemstilling er det derimot ikke av avgjørende betydning at vi har med et fullstendig utvalg. En selvvalgt-ulykke er oversendt av politidistriktene uten at denne var registrert i straks-registeret.

- (3) Alle saker registrert i 2012 på statistikk-kode 1720 Uaktsom, grov legemsbeskadigelse, trafikk (strl. § 238)⁴.
- (4) Uttrekk av ulykker i 2012 registrert med alvorlighetsgrad⁴ meget alvorlig skadd og alvorlig skadd i straks-registeret (totalt 585 ulykker). Av disse valgte vi ut ulykker kodet som statistikkgruppe 8904 Personskade (vtrl. § 3) og avgjørelseskode 053 Vedtatt forelegg på bot, 078 Henlagt på grunn av saksbehandlingskapasitet, 073 Prosessøkonomisk påtaleunntatelse, 025 Henlagt på grunn av manglende saksbehandlingskapasitet, 041 Siktelse (tilståelsesdom) eller 042 Tiltalebeslutning i Strasak (136 ulykker)⁵. Vi brukte Excel til å plukke ut et tilfeldig utvalg. Siden Vestfinnmark politidistrikt ikke hadde saker under (1), (2) eller (3) ble en tilfeldig sak fra Vestfinnmark plukket ut i (4), da vi ønsket å behandle saker fra alle politidistrikt.

Merknad til utvalg (1), blant dødsulykkene i 2012 finnes en sak som skiller seg særlig ut fra de øvrige sakene. Det er en sak med ukjent gjerningsmann hvor det er nedlagt et betydelig arbeid fra politiets side, men ulykkens karakter er såpass spesiell at det i mange sammenhenger ikke er egnet å sammenstille denne saken med øvrige saker. Saken er heller ikke ferdig etterforsket. I enkelte av analysene i rapporten er derfor denne saken holdt utenom. Det tilsier at det totale antall saker kan variere noe avhengig av tema.

Merknad til utvalg (4). Hensikten med utvalg (4) var å undersøke ulykker med betydelig skade, ikke kodet etter strl. § 238 opp mot utvalg (3). Alle saker i (4) er derfor etterforsket for å avklare skadegrad (se 3.2.3). I kapittel 7 og 8 er kun de saker av (4) med betydelig skade omtalt.

3.2 Data

3.2.1 Dokumenter

Arbeidsgruppen sendte 27.06.2014 anmodning til politidistriktene om utlån av saksdokumenter, samt om å få elektronisk tilgang til sakene i politiets straffesaksbehandlingssystem for dødsulykker, selvvalgte ulykker og ulykker registrert på strl. § 238 (til sammen 193 saker).

Den 08.09.2014 sendte arbeidsgruppen ut et nytt brev til politidistriktene med påminnelse samt en ny anmodning om lån av sakspapirer i ytterligere 42 vtrl. § 3-saker. Vi fikk tilgang til saksdokumentene i samtlige av de etterspurte sakene.

4 Personer som i en periode er livstruende skadd eller som pådrar seg skader som gir varige mén (30 - 100 % medisinsk invaliditet), defineres som meget alvorlig skadd. Som alvorlig skadd regnes personer med større, men ikke livstruende skader. Mindre brudd, skrammer og sår defineres som lettere skade.

5 Noen saker er ikke registrert med avgjørelseskode. Disse sakene kommer da heller ikke med i vurdering (gjelder 11 saker).

I tillegg sendte vi en anmodning til Statens Vegvesen om oversendelse av UAG-rapporter 02.09.2014. Vi fikk tilsendt 148 UAG-rapporter, som også innbefatter enkelte ulykker, ikke klassifisert som dødsulykker i trafikken (se fotonote 1), som er klassifisert som selvvalgte ulykker eller ulykker som følge av sykdom. Det vil si ulykker som følge av mulige sykdomsforløp er ikke med i vårt utvalg.

3.2.2 Registeropplysninger

I tillegg til dokumenter har vi også brukt registeropplysninger fra følgende registre:

- Statens vegvesen sitt ulykkesregister (STRAKS-register).
- Statens vegvesens motorvogn- og førerkortregister (Autosys)
- Politisystemene Straffesaksregisteret (Strasak), Politiets operasjonslogg (PO) og Automatisk trafikkontroll (ATK)⁶

3.2.3 Sondring mellom vegtrafikkloven og straffeloven for hardt skadde

I forhold til mandatet skulle arbeidsgruppen innhente et sammenlignbart antall saker registrert som overtredelser av vtrl. § 3 med hardt skadde, i den hensikt å belyse utfordringene som ligger i sondringen og valg av subsumsjon i grensesnittet vegtrafikkloven versus straffeloven, når det gjelder saker med betydelig personskade.

Arbeidsgruppen innhentet derfor 42 utvalgte trafikksaker registrert med alvorlig personskade (se utvalg (4)) som alle var kodet i statistikkgruppe 8904 Personskade (vtrl. § 3-saker).

De skadelidte ble kontaktet i den hensikt å kartlegge hvor mange av disse som hadde betydelige skader. Alle de impliserte ble kartlagt, enten via telefon, legejournal eller andre politirapporter.

I de utvalgte sakene, fant vi i alt 54 impliserte med personskade, derav én som omkom etter ulykken. 35 av de skadde personene var offer i sakene. 34 av dem ble kontaktet. Det var i alt 19 gjerningspersoner, og 18 ble kontaktet.

Personer med skade av ubetydelig art, herunder overfladisk skrubbsår, øm muskulatur og lignende, er ikke med i oversikten.

Vedrørende bruken av ordet «fornærmet» (se nærmere i pkt.6.4), har hensikten vært å differensiere mellom den skadelidte som gjerningsperson og offeret, uten at det ble foretatt noen konkret vurdering av hvorvidt offeret faller innunder begrepet «fornærmet» i juridisk forstand.

⁶ For opplysninger om gjerningsperson, tidligere straffbare forhold samt eventuelle andre hendelser der politiet har hatt kontakt med gjerningsperson.

Formålet med å ta med utvalg (4) var å vurdere saker kodet med vtrl. § 3 opp mot strl. § 238, jf. mandatet.

Den overnevnte kartlegging av skadegrad resulterte i to undergrupper for utvalg (4). Årsaken er at hardt skadde ikke nødvendigvis er det samme som betydelig skade etter strl. § 238 jf. § 9. Vi har valgt å kalle disse undergruppene for:

(4a) vtrl. § 3 med betydelig skade

(4b) vtrl. § 3 uten betydelig skade

Etter at skadegraden var vurdert, vurderte arbeidsgruppen utvist uaktsomhet i forhold til strl. § 238.

3.2.4 Spørreundersøkelse

Politiet og påtalemyndigheten skal prioritere alvorlige ulykker i henhold til politidirektoratets «Strategiplan for politiets trafikktjeneste 2012 – 2015» og Riksadvokatens «Mål og prioriteringer i straffesaksbehandlingen – politiet og statsadvokatene». Vi ville kartlegge i hvilken grad politidistriktene fulgte opp føringene for straffesaksbehandlingen. Arbeidsgruppen gjennomførte derfor en elektronisk spørreundersøkelse for å innhente opplysninger om organisering og prioriteringer med hensyn til etterforskningen i politidistriktene. Spørreundersøkelsen ble sendt ut til påtaleledere, representanter for påtalenetteverket for trafikksaker og etterforskningsledere. Hensikten med undersøkelsen var å kartlegge politidistriktenes håndtering av dødsulykker og ulykker med betydelig personskade. Undersøkelsen ble sendt til 76 personer fordelt på alle politidistriktene. Vi fikk en svarprosent på 62 %. Det var tre politidistrikt som ikke svarte på undersøkelsen.

3.3 Dataregistrering

Arbeidsgruppen har ved gjennomgangen av saksdokumentene i straffesakene registrert opplysninger fra hver enkelt sak i en Excel-database. Arbeidsgruppen delte opp straffesakskjeden i trafikksaker inn i enkelte tema for at funn skulle kunne registreres og måles. Temaene ble bestemt ut fra prosjektets mandat.

Vi ønsket å gjøre variablene i størst mulig grad kvantifiserbare, for at vi enklere skulle kunne gjennomføre opptellinger og analyser i ettertid.

3.3.1 Datakvalitet

Hvilke verdier som ble registrert for hver variabel, har i varierende grad vært gjenstand for en subjektiv vurdering. Vi har her delt variablene i 3 typer.

Variabeltype 1 er variablene som innehar lett konstaterbare forhold, som til eksempel, er det foretatt sakkyndig likundersøkelse, foreligger polititegning fra åstedet, antall vitneavhør osv.. Her er det ingen subjektiv vurdering som ligger til grunn.

Variabeltype 2 er kvalitative variabler hvor vi gjorde en kvalitativ vurdering av arbeidet, for eksempel om utførelsen var tilfredsstillende, eller i tilfeller der det ble registrert mangler f.eks. ikke gjennomført sakkyndig likundersøkelse, ble det vurdert om mangelen var kritisk eller ikke. Vurderingene som ble registrert for variablene er klassifisert i *akseptabelt* og *ikke akseptabelt*.

For vurdering av *akseptabel* og *ikke akseptabel* er det sett hen til kravene som er forventet på området beskrevet i målsetninger og litteratur fra Bachelor-utdanningen på Politihøgskolen (PHS). Nivået er også sett opp mot erfaringer noen av arbeidsgruppens medlemmer har fra etterforskning av trafikkulykker.

Som eksempel på nivået kan trekkes frem vurderinger av fotomappe og polititegning. Om fotomappen er det forventet at bildene gir en oversikt over åstedet og de involverte parter. Det er for eksempel ikke satt krav til kart med retningsanvisning eller forklaringer i bildet. Videre er det ikke satt krav til foto som viser førers utsyn eller førermiljø, spor eller nedfall, oppmålinger eller referansepunkt. Det er ikke satt krav til at åstedet skal være gjengitt med de lysforhold som var på åstedet under hendelsestidspunktet, eller at det blir gjort oppmerksom på endrede lysforhold i foto. Og det er ikke satt krav til at rapportskriver skal varsle leser om at kjøretøy eller andre gjenstander er flyttet etter at ulykken inntraff. Alle disse momentene ville gjort en fotomappe, ikke bare tilfredsstillende, men i øverste klasse innenfor vurderingen akseptabelt. Hadde vi satt kravene til foto for høyt, hadde slik vi har vurdert det nesten ingen fotomapper blitt kvalifisert som akseptable.

For polititegning er det satt krav til at åstedet med kryssutforming og kjørefelt kan kjennes igjen, at kjøretøy er korrekt plassert, og kjøreretningene markert. Det variable skjønnet er for øvrig noe beskrevet i hvert kapittel.

Variabeltype 3 er kommentarfelt. Disse brukes primært for å gjenfinne spesielle saker som vi ønsker å kommentere særskilt. I tillegg til at feltene har vært nyttige i diskusjon av sakene underveis.

Det er særlig variabler av type 2 hvor dette med subjektivt skjønn vil være et tema. I de fleste tilfeller er klassifiseringen i *akseptabel* og *ikke akseptabel* åpenbar, mens noen tilfeller vil være mer tvilsomme. Ved å legge visse kriterier til grunn, der det er naturlig, eller gjennom å diskutere sakene i arbeidsgruppen, har vi kommet frem til en standard for størst mulig grad av lik vurdering.

Resultat knyttet til disse variablene bør likevel ses med noe større grad av forbehold.

Sakene ble delt mellom arbeidsgruppens medlemmer og registrert i databasen sak for sak. Siden arbeidsgruppens medlemmer innehar noe forskjellig faglig kompetanse, ble tema utenfor egen kompetanse utfylt av andre medlemmer i arbeidsgruppen.

3.3.2 Begrensninger

Arbeidet med saksgjennomgang og analyse av datamaterialet har vært meget omfattende. Det har derfor vært nødvendig med begresning for flere underpunkter av kapitlene. Hvert av disse kunne forsvare selvstendige analyse, eksempelvis slik det er gjort ved "avhørs-metodikk i politiet" (Riksadvokatens arbeidsgruppe, 2013).

Tidsbegrensingen har ikke gjort det mulig for arbeidsgruppen å gå nærmere inn i de ulike forslag til tiltak, og disse er således kun beskrevet kort. Enkelte av forslagene vil kreve omfattende utredninger og vurderinger.

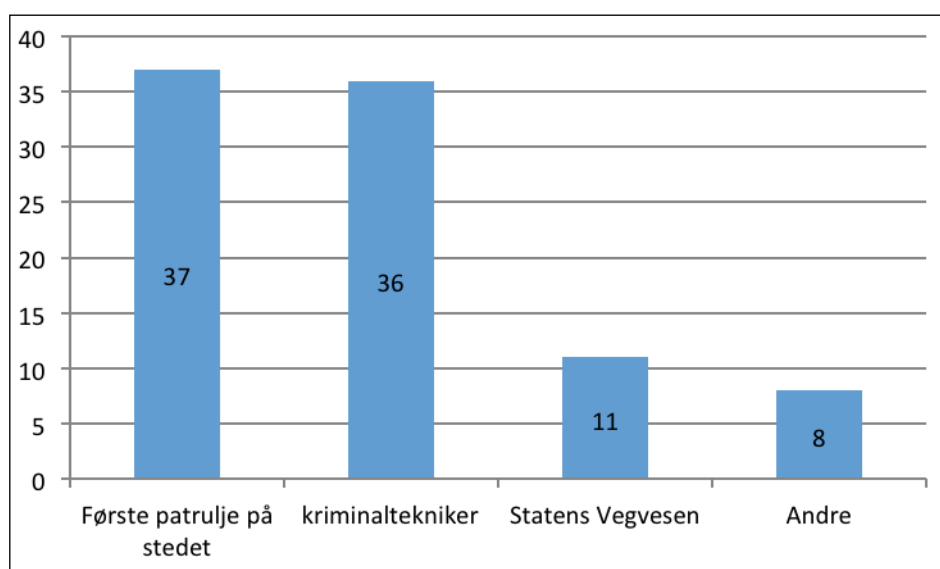
4. Straksetterforskning på åstedet

4.1 Spørreundersøkelse

I spørreundersøkelsen til politidistriktene var det spørsmål om hvem som gjennomfører åstedsundersøkelsen i dødsulykker eller ulykker med betydelig personskade. De fleste politidistrikt (over 90 %) har oppgitt flere svaralternativ (se fig. 1). Svarene fordelte seg omtrent likt mellom «første patrulje på stedet» og «kriminaltekniker». Det tyder på at det ikke er noen fast rutine på hvem som gjennomfører åstedsundersøkelsen, men blir et resultat av hvem som er tilgjengelig der og da. Det var kun to politidistrikter som oppgav ett svaralternativ som «kriminaltekniker»

Halvparten av respondentene har svart både «første patrulje på stedet», «kriminaltekniker» og «Statens vegvesen».

Av de som har oppgitt «andre» var det fire respondenter som oppgav at åstedsundersøkelsen gjennomføres av tjeneste med spesialkompetanse/mer trafikkerfaring ol. (såfremt det er mulig).



Figur 1: Hvem gjennomfører åstedsundersøkelsen i dødsulykker eller ulykker med betydelig personskade? (flere alternativ er mulig) (n=45)

Vi ønsket å finne ut om det var ulike funn i distrikt hvor åstedsarbeidet var et spesialområde i forhold til de distrikt det ikke var det.

Det er svært få politidistrikt som oppgir at trafikk er organisert som et spesialområde, og

vi fant kun ett tilfelle hvor de oppgir å ha spesialområde på kriminalteknikk innenfor trafikk og at det er kriminalteknikk som gjennomfører åstedundersøkelsen. De øvrige politidistrikt oppfører at det kan være både første patrulje på stede, kriminaltekniker, Statens Vegvesen eller andre som gjennomfører åstedundersøkelsen til tross for spesialtjeneste.

4.2 Arbeidet på åstedet

Rent generelt er åsted for trafikkulykker ofte preget av kaos. Det stilles derfor store krav til første politipatrulje på åstedet, for at etterforskningsresultatet skal bli bra. Første politipatrulje – i den grad det kommer flere – har flere oppgaver. Første prioritet er å redde liv, og i forbindelse med livreddende tiltak og redningsarbeidet kan åstedet bli endret. Det er derfor viktig at åstedet skades minst mulig i forbindelse med livreddende tiltak og det nødvendige redningsarbeidet som ofte må gjøres i akutfasen før politiet starter etterforskningen.

I etterforskningsfasen skal politiet nedtegne data på fornærmede, mistenkte og vitner. I den fasen er det viktig at partene og vitner ikke blir borte. Det må tas kontroll på vitnene slik at de ikke forsvinner før de er avhørt. Vi har sett eksempler på at helt sentrale vitner har reist fra åsted uten at personalia er nedtegnet. Politiet skal også undersøke og dokumentere åstedet for å sikre bevis og finne mulig hendelsesforløp. I starten av etterforskningsfasen må ubestandige bevis prioriteres og sikres. Herunder er notoritet i forhold til partenes ruspåvirkning sentralt. Det må gjøres en vurdering i forhold til videre oppfølging. Det er viktig at åstedet fotograferes, og det skal også lages en tegning over åstedet. Kjøretøy skal plasseres på denne. Videre skal nedfall og spor tegnes inn. Åstedsarbeid er en del av etterforskningen hvor formålet er å finne ut om noen kan klandres for hendelsen.

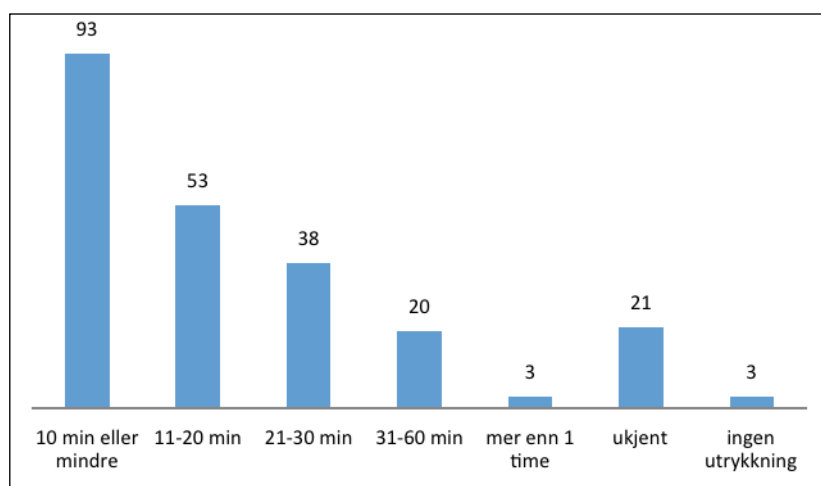
Til tross for at det er en politioppgave har vi sett at det ikke alltid er organisert slik. Under kartleggingen av sakene har vi sett at åstedsarbeidet i fem tilfeller var utført av Statens vegvesen. Mannskap fra Statens vegvesen har ikke utdanning for å foreta etterforskning. I to tilfeller var ikke åstedstegningene akseptable, og i tre tilfeller lå ikke åstedstegning i original- eller kopisak.

Arbeid på trafikkulykkeåsteder er møysommelig og tidkrevende, og i noen tilfeller krever det sperring av vegen. I tillegg til at politiet skal gjennomføre nødvendig etterforskning har Statens havarikommisjon for transport tilgang til åstedet. Vegdirektoratet har opprettet Ulykkesanalysegrupper (UAG). De rykker ut på dødsulykker, og ønsker tilgang på åstedet. Med flere aktører på åstedet er det behov for styring og koordinering for at trafikken ikke skal stanses unødige lenge.

4.2.1 Responstid

Det har vært fokusert spesielt på politiets responstid i tiden etter «Rapport fra 22. Juli-

kommissjonen» (NOU 2012:14). Det medvirket til at Politidirektoratet (POD) innførte krav til responstid i 2015. Da trafikkulykkene i undersøkelsen skjedde i 2012, var det ikke fastsatt krav til responstid. Det er imidlertid avgjørende at politiet ankommer raskt til åstedet for å legge til rette for en god etterforskning. Mange spor er forgjengelige og må sikres raskt. Vi valgte derfor å kartlegge hvor lang tid det tok fra politiet mottok melding om trafikkulykke til første patrulje var på åstedet. I «Anmeldelse av vegtrafikkulykke» er det rubrikker for når meldingen ble mottatt, og når patruljen var på åstedet. Vi fant imidlertid svært mange tilfeller hvor det var mangler ved utfyllingen. Derfor måtte vi søke i rapportteksten eller i andre politiregistre, for å beregne responstiden.



Figur 2: Responstid (n=231)

Vi fant at politiet hadde en responstid på inntil ti minutter i 40 % av alle sakene. Innen en halv time var politiet på åstedet i 80 % av sakene. Bare i 20 av sakene, eller om lag 8 %, tok det mellom en halv til en time før politiet var på åstedet. I de tilfellene det tok mer enn én time før politiet var på stedet skyldtes det i noen grad at meldingen til politiet var noe upresis. I de 21 sakene med ukjent responstid, fant ikke arbeidsgruppen noen andre holdpunkter for respons i sakens dokumenter eller i andre registre (se fig.2).

Det var ingen forskjell på responstiden i forhold til meldingens alvorlighetsgrad eller utfallet av ulykken.

Vi registrerte tre saker uten utrykning. To var dødsulykker, og én var med betydelig skade jf. strl. § 238. De to ulykkene med dødsfølge skjedde med sykkel. Et barn syklet i et tre, og en profesjonell «downhill»-syklist syklet eller falt ned en trapp. Begge ulykkene ble meldt til politiet lenge etter at hendelsene fant sted. Til tross for at det i sakene fremkommer «ingen utrykning», foretok politiet åstedsundersøkelser den påfølgende dag, og begge sakene ble etterforsket. I den tredje saken ble en eldre mann hengende fast i en bussdør, og ble påført betydelig skade. Manglende utrykning skyldtes at politiet ikke ble varslet før en stund etter

hendelsen. Det ble foretatt grundige tekniske undersøkelser av bussen, og det endte med tiltalebeslutning.

4.2.2 Foto

Foto skal dokumentere åstedet for andre aktører i straffesaksbehandlingen. God fotodokumentasjon bidrar til å «sikre» åstedet ved å vise omgivelser, vei, enheter og spor. Noen elementer er forgjengelig, og det er derfor viktig at patruljen tidlig starter med å ta bilder. I den forbindelse vises det blant annet til både spor som kan bli dekket til eller skadet med nedbør, samt raskt skiftende eller endrede lysforhold. God fotodokumentasjon er også viktig i forhold til analyser og senere rekonstruksjoner.

Det stilles krav til både til elementær fotokunnskap og fotoutstyr for å ta gode bilder. Alle politistudenter lærer fotodokumentasjon på Politihøgskolen, og skal beherske det grunnleggende. Arbeidsgruppen har ikke undersøkt hvilket utstyr politipatruljene eller åstedsgranskerne har tilgjengelig, og hva som er benyttet.



Eksempel 1

Det stilles krav til at fotoutstyret har mulighet for korrekt lyssetting av åstedet, og at det benyttes stativ. I tillegg er det ofte hensiktsmessig at uvedkommende og forstyrrende elementer fjernes før det tas foto. Eksempel 1 er en illustrasjon på det ovennevnte. Bildet er feil lyssatt. Det er uskarpt, og det er en rekke elementer som ikke burde være med på bildet.

En fotomappe eller illustrasjonsmappe skal danne grunnlaget for at andre aktører i straffesaksbehandlingen skal kunne skaffe seg et overblikk og innblikk over åstedet, enhetene og åstedsforholdene. Det krever både oversikts- og nærbilder. I de tilfeller to enheter er involvert og de forut for hendelsen forflyttet seg i ulike fartsretninger, må det illustreres

med oversiktsbilder av siktsoner fra begge retninger frem mot treffpunkt. Det er ønskelig at bildeutsnittene økes, og at det brukes flere oversiktsbilder. Det er mange detaljbilder av skader i de undersøkte sakene, men få kan brukes til å gi overblikk og innblikk over åstedet.



Figur 9 Pikkfrie vinterdekk med godt mønster.

Eksempel 2: Pikkfrie vinterdekk med godt mønster

Eksempel 2 er foto fra en sak hvor en personbil ikke overholdt vikeplikt ved sving til venstre og kolliderte med en møtende MC. Hendelsen skjedde på en tørr og bar tofelts vei. Bilens hastighet var lav. Dekk og veigrep i forhold til bilen skulle ikke være tema i saken, og det var ikke behov for nærbilder av dekkene. Dessuten bør bildeteksten gjøre leseren oppmerksom på hva som er formålet med bildebruken. I eksempelet tilfører verken bilde eller tekst informasjon for å opplyse saken.

Skal bildene ha noen hensikt bør de være tatt i rett vinkel, fra oven og fra siden når de skal brukes i forbindelse med vurdering av skademekanikk og kollisjonskrefter. Det er spesielt aktuelt i forbindelse med hastighetsvurderinger forut for hendelsen, hvor omfanget på innpresset er relevant.

På generelt grunnlag savnet vi fotografering fra innsiden av kjøretøyene med fokus på utsyn og sikthindringer, interiørsituasjonen, forstyrrende element, sikringsutstyr, elektroniske hjelpemidler og underholdningsutstyr som kan påvirke kjøreplassen. I tillegg er det aktuelt med foto av girposisjon, setestilling, beltebruk, speilinnstillinger og innvendig last.

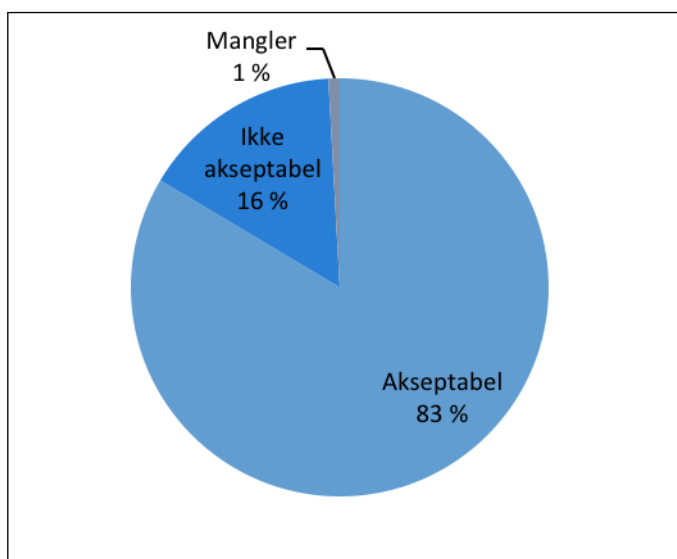
Under saksgjennomgangen erfarte vi at det var vanskelig å orientere seg i sakene. I mange tilfeller måtte vi sammenholde illustrasjonsmappe og polititegning med Google Maps eller andre kartverk, og undersøke etterforskningsdokumentene for å orientere oss om åsted og hendelsesforløp. En del politipatruljer hadde imidlertid lagt inn et oversiktskart med veg-/gatenavn og markert enhetene med benevnelse og pil i fartsretningen. Med det resultat at leser umiddelbart kan skaffe seg en oversikt.



Figur 1 Blå bil viser enhet B sin fartsretning. Stiplet blå pil viser formentlig retning for ulykke. Sort pil viser plassering etter ulykke. Rød pil viser enhet A sin bevegelse før ulykke. Stiplet rød pil viser enhet As bevegelse i krøss. Grønn pil viser enhet A sin posisjon ved ankomst.

Eksempel 3

Vi stilte ikke strenge krav til at fotomappen skulle være akseptabel. Imidlertid hadde vi som krav at det skulle være et oversiktsfoto i fartsretning(e), nærbilder av treffpunkt, nærbilder av skader og det sentrale åsted. De fleste fotomappene som har blitt klassifisert som «ikke akseptabel» har ikke med disse elementene. I andre tilfeller var bildekvaliteten så dårlig at det ikke var mulig å benytte bildene i etterforskningen. Vi har også funnet én fotomappe etter en dødsulykke, hvor det kun var tatt nærbilder av de to involverte kjøretøyene på en biloppstillingsplass. Det var ikke et eneste bilde fra åstedet, og illustrasjonsmappen ble derfor underkjent. Tilsvarende var det i 16 % av de 231 sakene. 83 % av alle illustrasjonsmappene var akseptable, og vurderingen *akseptabel* ligger etter arbeidsgruppens vurdering på et minimumsnivå (figur 3).



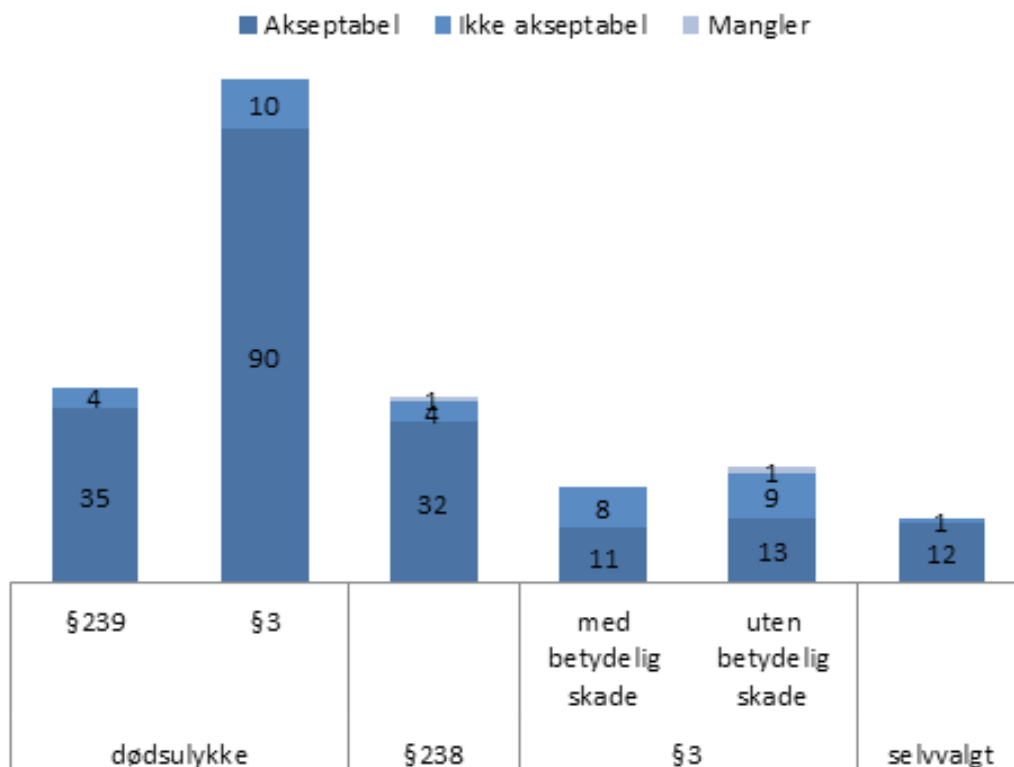
Figur 3: Kvalitet fotomappe, alle saker (n=231)

Eksempel 3 er et foto som er tatt ut fra en svært «brukervennlig» illustrasjonsmappe, som var godt over minimumsnivå. Illustrasjonsmappen startet med et oversiktskart hvor enhetene er tegnet inn med fartsretninger. I den påfølgende illustrasjonsmappen er det lagt inn piler fra teksten til hvert enkelt bilde slik at leseren umiddelbart får en oversikt over hva som har skjedd.



Eksempel 4

Arbeidsgruppen har gruppert resultatene etter gjennomgangen av illustrasjonsmappene i forhold til ulykkes kategori (figur 4).



Figur 4: Kvalitet fotomappe fordelt på sakstype (n=231)

16 % av illustrasjonsmappene ble klassifisert som ikke akseptable, og fordelte seg som i figur 4. Selv om tallene under hver gruppe isolert er lave viser de likevel en klar tendens. I de mest alvorlige ulykkene er det færre ikke akseptable illustrasjonsmapper enn for de mindre alvorlige. Tendensen vises klart når resultatene omgjøres i prosent. For strl. § 239-sakene er det 10 %. Det samme er det for vtrl. § 3-sakene. I strl. § 238-sakene øker det til 13 %. Videre øker det til henholdsvis 42 % og 43 % for vtrl. § 3-sakene med skadefølge. I én av sakene som var registrert som vtrl. § 3 med skadefølge døde fornærmede 31 dager etter hendelsen, og i saken var det ingen illustrasjonsmappe.

4.2.3 Åstedstegning

En skisse eller et riss⁷ er et viktig supplement til rapporter og illustrasjonsmapper. Heretter vil vi omtale skisse og riss med fellesbetegnelsen polititegning. Åstedstegninger er viktig for at leseren skal kunne finne korrekte avstander mellom enheter, funn, referansepunkter eller personer. På polititegningen skal det angis mål og andre fakta som har betydning for å gi en objektiv fremstilling av åstedet.

⁷ Skisse brukes om enkel raskt utført tegning, brukes om frihåndstegning og kladd. Riss er en nøyaktig målsatt tegning (eller målestokk) sett fra bestemt retning (vanligst ovenfra).

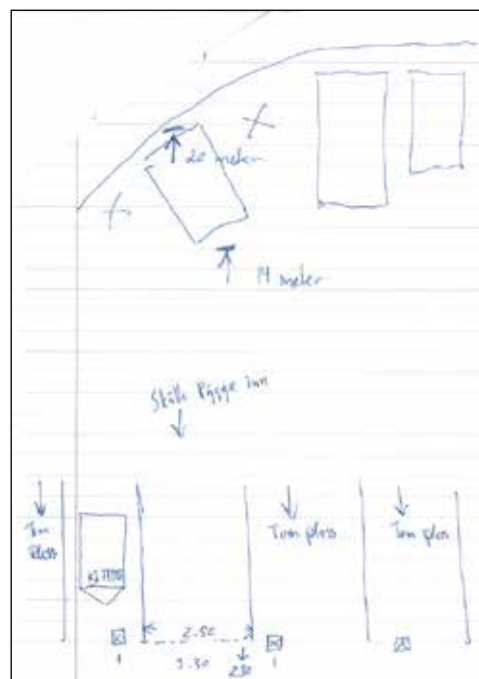
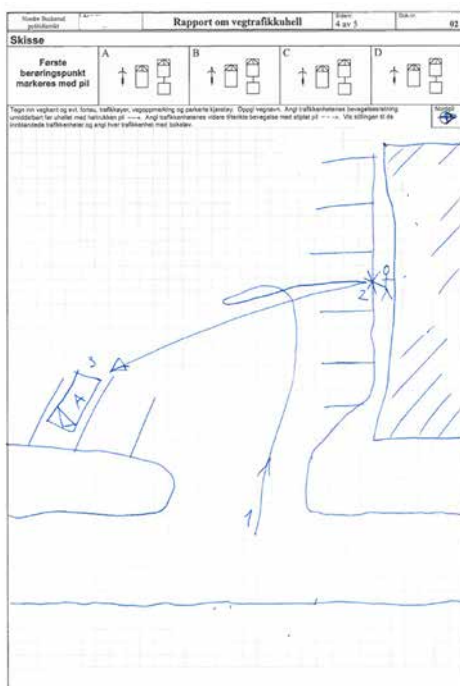
«Anmeldelse av vegtrafikkulykke» skal brukes som anmeldelse i trafikkulykkesaker. Dokumentet er tilpasset formålet og har et eget felt for polititegning. Denne framkommer normalt på side 3 i rapporten, hvor det er gitt en veiledning på hvordan polititegningen skal utformes (eksempel 5).

Tegn inn vegkant og evt. fortau, trafikkøyer, vegoppmerking og parkerte kjøretøy. Oppgi vegnavn. Angi trafikkenhetenes bevegelsesretning umiddelbart før uhellet med heltrukket pil →. Angi trafikkenhetenes videre tiltenkte bevegelse med stiplet pil -->. Vis stillingen til de innblandede trafikkenheter og angi hver trafikkenhet med bokstav.	Nordpil ○
--	--------------

Eksempel 5

Til tross for at det er gitt veiledning i rapporten om hvordan polititegningen skal utformes, har vi sett få saker hvor disse inneholder den informasjonen som det gis veiledning om. Det er ytterst få saker hvor trafikkenhetenes bevegelsesretning umiddelbart før uhellet er tegnet med heltrukket pil. Trafikkenhetenes videre tiltenkte bevegelse med stiplet pil, har arbeidsgruppen ikke funnet noen eksempler på.

Eksemplene 6a og 6b er hentet fra samme sak, og viser hvordan enkelte av åstedstegningene er utformet av politiet og Statens vegvesen. Disse kan fungere som en illustrasjon, men da krever det at det skrives inn vegnavn på polititegningen. Videre bør alle enhetene benevnes. I eksempelet under er ikke enhet B benevnt, og heller ikke bevegelsesmønsteret til enhet B. Enhet B er «stikkemennesket» som er tegnet inn til høyre om lag midt på skissen.



Eksempel 6a og 6b

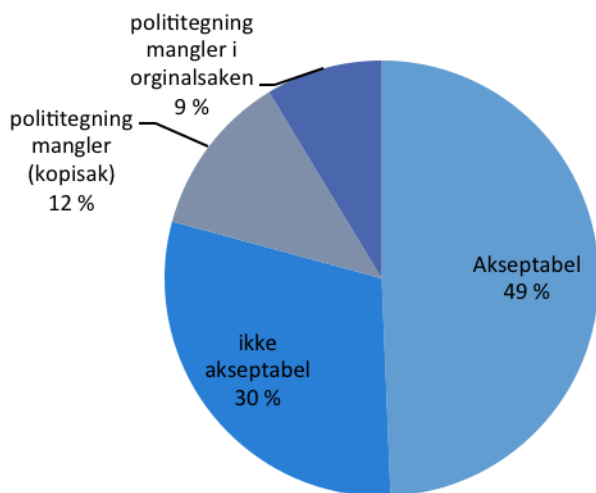
Ettersom formålet med polititegninger er å opplyse og klargjøre hendelsesforløpet i

forbindelse med etterforskningen av straffesaker må det kreves presisjon og nøyaktighet. Verken åstedstegningen fra politiet eller Statens vegvesen fremstår med tilfredsstillende kvalitet i en alvorlig straffesak. Det er viktig at det fremkommer av sakens dokumenter at politiet har gjort en grundig jobb slik at det gir grunnlag for den nødvendige legitimitet.



Eksempel 6c

I de fleste sakene foreligger utelukkende en håndtegnert skisse i dok. 2 «Anmeldelse av vegtrafikkulykke» uten at det er i målestokk, som i de ovennevnte tegningene. Vi har klassifisert polititegningene til å være akseptable dersom de er egnet til å illustrere hendelsesforløpet og at de identifiserer vegen og kjøremønsteret på stedet. Vi ser at det er en fare ved å stille for lave kvalitetskriterier. Det kan vanskeliggjøre påfølgende analyser og rekonstruksjon av saken og åstedet. Det er et fåtall av saker hvor vi har funnet at polititegning i målestokk er eget dokument i saken. Vi har i eksempel 6c gitt eksempel på hvordan polititegningen kunne vært utarbeidet ved hjelp av WEB kart.

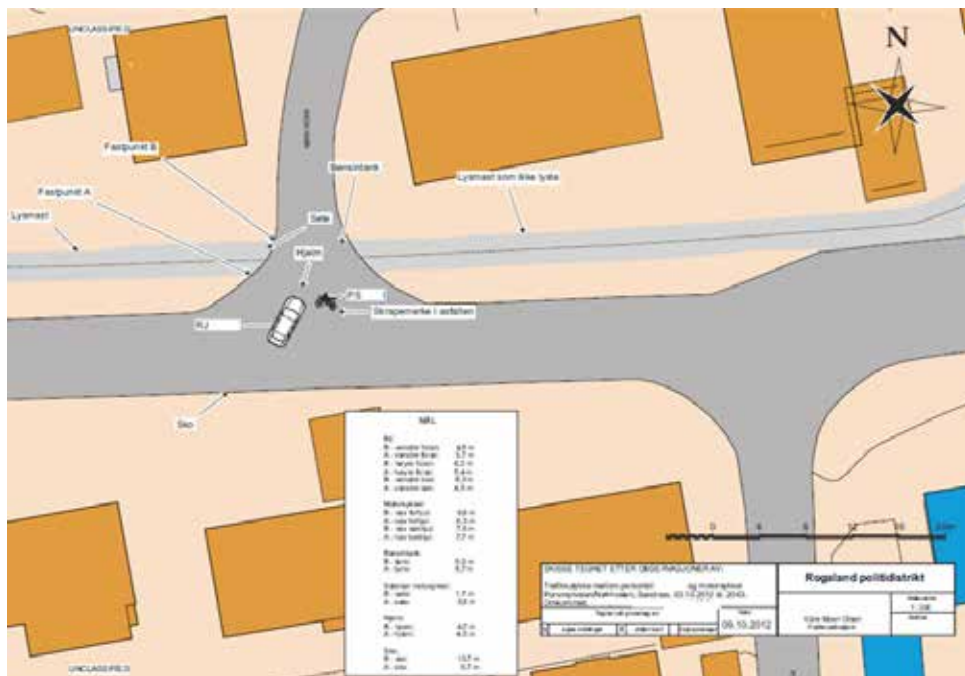


Figur 5: Kvalitet polititegning (n=231)

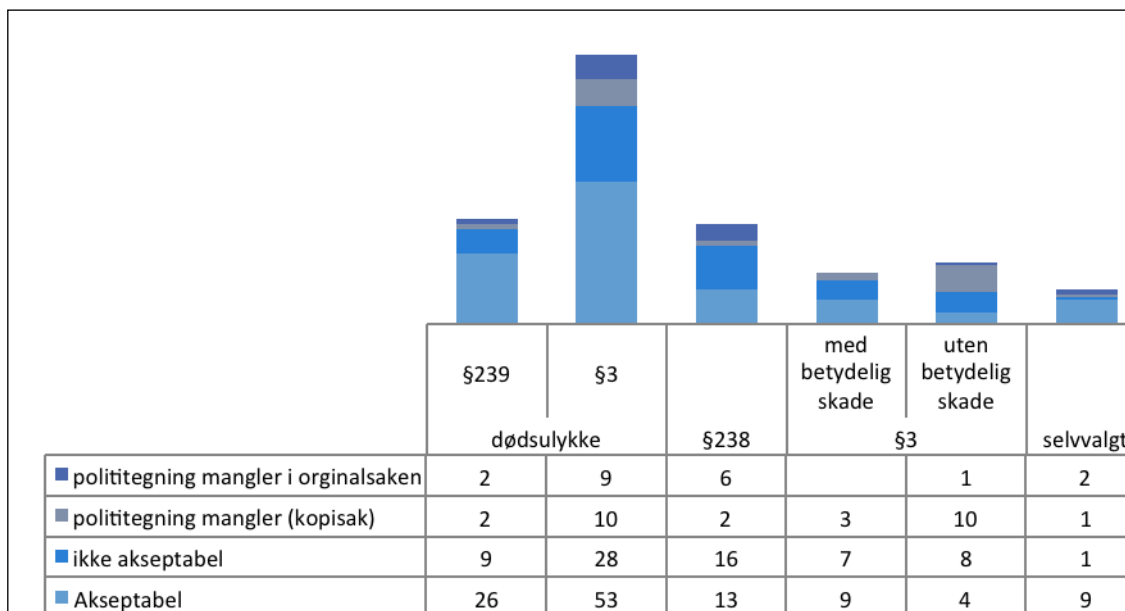
I fig 5 illustrerer at vi har registrert at det foreligger akseptable polititegninger i om lag halvparten av sakene. I sakoversendelsen fikk vi noen kopisaker. Vi har sett at det er mangler ved kopiering eller ved utskriving av saker, og derfor kan manglende polititegninger skyldes feil ved oversendelsen. Arbeidsgruppen har på tross av det vurdert det dithen at polititegningene ikke var akseptabel i 30 % av sakene.

Det kan synes som at det er en oppfatning at foto kan erstatte riss i målestokk. Foto kan supplere polititegningen, men ikke erstatte den. Vi har også sett tilfeller hvor det tas gode mål på åstedet, og at de nedtegnes i «Anmeldelse av vegtrafikkulykke». De må imidlertid omgjøres til en polititegning.

Vi har funnet noen gode polititegninger. Eksempel 7 viser en god polititegning i målestokk. Arbeidsgruppen savner imidlertid piler som viser fartsretningen på kjøretøyene. Noe det er en gjennomgående mangel på i polititegningene.



Eksempel 7



Figur 6: Figur 6 Kvalitet polititegning fordelt på sakstype (n=231)

Figur 6 viser at polititegningene var akseptable i 57 % av sakene. I dødsulykkene fordeler det seg med 66 % akseptable for saker kodet etter strl. § 239 og 53 % på saker kodet etter

vtrl. § 3. Arbeidsgruppen finner det bekymringsfullt at det hefter så store mangler i grunnleggende dokumentasjon i dødsulykker i trafikken.

I saksgjennomgangen har vi sett at politiets straffesaksverktøy BasisLøsninger (BL)⁸ svekkes av at dokumentene ikke skannes inn i den elektroniske saken. Det medfører at andre enn den som sitter med originalsaken ikke får tilgang til dokumentene. Særlig registrerte vi det i «Rapport om vegtrafikkulykke» på side 4, hvor polititegningen ikke er lesbar. Dette innebærer at man ikke uten videre kan danne seg oversikt over hendelsesforløpet kun ved gjennomgang av dokumentene i BL, men at det er nødvendig å skaffe seg tilgang på originaldokumentene. I en rekke av de tilsendte sakene som inngår i porteføljen, har vi kun mottatt en utskrift av BL og har derfor ikke hatt tilgang på polititegningen. Dette har skapt store utfordringer, spesielt i de sakene der dette sammenfaller med en mangelfull fotomappe, uten oversiktsbilder eller retningstegnsetting. Det har i flere tilfeller gjort det unødvendig krevende å forstå hendelsesforløpet.

Fotomappe og polititegning

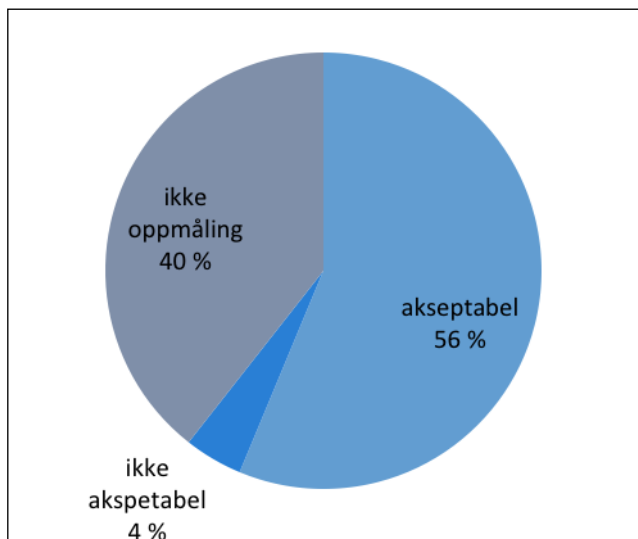
Ser vi på dokumentene illustrasjonsmappe og polititegning samlet, er det i vårt utvalg 27 saker hvor både illustrasjonsmappe og polititegning ikke var akseptabel og/eller manglet. Det vil si at over 10 % av sakene ikke holdt tilfredsstillende kvalitet.

Av disse 27 sakene var 11 dødsulykker, hvorav fire kodet etter strl. § 239, fem saker var kodet etter strl. § 238, ti saker var kodet etter vtrl. § 3 (hvorav tre med betydelig skade) og én var selvvalgt.

11 av de 27 sakene ble henlagt, hvorav to var saker kodet etter strl. § 239.

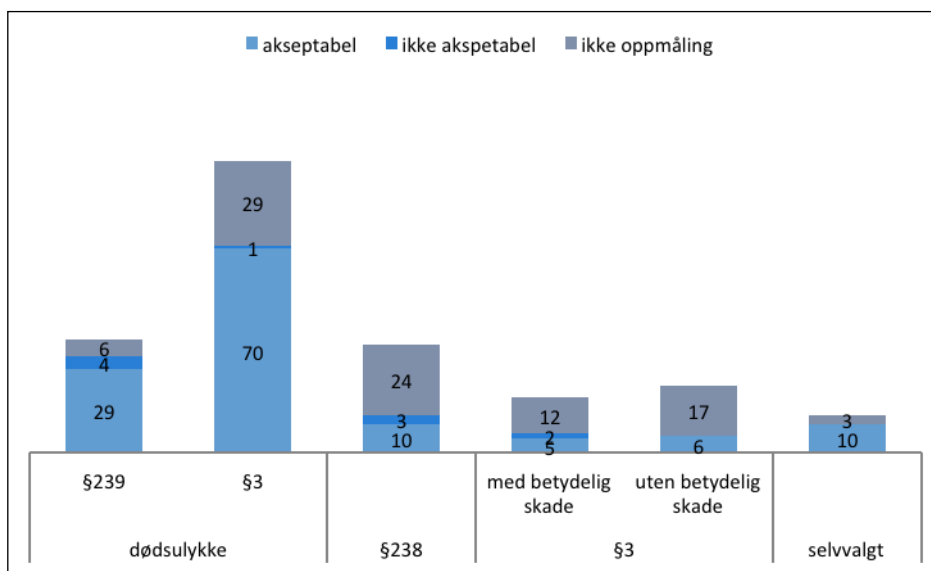
8 BL er politiets straffesaksverktøy og ivaretar de viktigste funksjonene i straffesaksbehandlingen.

Oppmåling av åsted



Figur 7: Oppmåling, alle saker (n=231)

Figur 7 illustrerer funnene i saksgjennomgangen, hvor vi fant at det ikke er gjennomført oppmåling i 40 % av sakene, og at det i 4 % var mangler ved oppmålingene.



Figur 8: Oppmåling, fordelt på sakstype (n=231)

Figur 8 viser at det oftere foretas oppmåling i saker med dødsfølge. Det er likevel oppsiktsvekkende at det mangler oppmålinger i flertallet av saker med betydelig skade og etter vtrl. § 3.

4.3 Anmeldelse av veitrafikkulykke

Alle trafikkulykker skal registreres i skjemaet «Anmeldelse av vegtrafikkulykke» (tidligere Rapport om vegtrafikkuhell). Dokumentet skal vanligvis redigeres inn i saken som dok. 02. I rapporten er det store krav til informasjon, og er innrettet med en stor del rubrikker som har til formål å sikre nødvendig nedtegning av de faktaopplysninger som kreves for å etterforske saken. En riktig og detaljert utfylling vil dessuten gi etterforsker, påtaleansvarlig og andre involverte en tilfredsstillende oversikt over hva som er gjort og hvilke ressurser som har vært på stedet. Det er i tillegg avsatt plass til skisse på dette skjemaet. I «Strategiplan for politiets trafikk-tjeneste 2012–2015» er følgende inntatt om «Anmeldelse av vegtrafikkulykke»: «Rapport om vegtrafikkulykke skal fylles ut nøyaktig da disse er relevante for den videre etterforskning, iverksettelse av trafikksikkerhetstiltak og danner grunnlag for nasjonal statistikk».

Politiets «Anmeldelse av veitrafikkulykke» er også detaljert i forhold til registrering av detaljer i BL slik at kjøretøy, impliserte og vitner blir elektronisk registrert i saken. Opplysningene vil senere være elektronisk søkbare. Parter og vitner som ikke legges inn i databasen, men bare i rapportens fritekst, vil ikke være søkbare.

Under gjennomgangen av sakene har arbeidsgruppen erfart at «Anmeldelse av vegtrafikkulykke» er mangelfull, og det kreves derfor en ekstra innsats for å innhente informasjon som skulle framkommet av dokumentet. Et eksempel er når politipatruljen fikk meldingen, og når de ankom stedet. Arbeidsgruppen er kjent med at politidistriktene nå har innført kartlegging av responstiden ved akutte oppdrag i PO, men dette er ikke tilstrekkelig, og opplysningene er ikke tilgjengelig for alle som arbeider med straffesakene.

Vi har videre sett at det var manglende utfylling for viktige saksopplysninger som bruk av alkotest, førerrett og førerkortklasser. Disse opplysningene fylles ofte ikke ut. For å finne status må man lese rapportteksten, egenrapporter og andre dokumenter for å se hva som er status, hva som er gjort, og hva som danner grunnlag for eventuell mistanke og bruk av tvangsmidler.

Noen steder var det gjennomgående praksis at det ikke skrives rapport i fritekst på «side 3», men det vises bare til andre rapporter i saken. Det fremstår for arbeidsgruppen som alt for lettvent og med for lite oppmerksomhet om kvalitet, i alle ledd i etterforskningen i alvorlige saker med drepte og hardt skadde i trafikkulykker. I andre saker har vi funnet at det verken står noe i friteksten på «side 3» eller under de supplerende opplysningene hvor selve rapportteksten skal skrives, jf. eksempel 8 under.

02	Anmeldelse av vegtrafikkulykke	4 av 4	02
Spor, skader, årsaksforhold og andre supplerende opplysninger			
Viser til sakens øvrige dokumenter.			
Politibetjent			

Eksempel 8

Den manglende strukturen og metodikken medfører at etterforsker(e) og påtaleansvarlig nærmest må starte med dokumentgransking for å finne ut hva som har skjedd på åstedet, hvem som har vært der, hva de har gjort, hvilke vitner de har innhentet og hvilke funn som ble gjort.

Politiets «Anmeldelse av veitrafikkulykke» danner også grunnlag for den offentlige statistikk over veitrafikkulykker. Skjemaet er også konstruert for å gi Statens vegvesen (SVV) og Statistisk sentralbyrå (SSB) informasjon om uhellstyper og vegstrekninger. Opplysninger basert på «Anmeldelse av veitrafikkulykke» blir oversendt SSB og SVV. Disse får ikke nødvendig informasjon i de tilfeller politiet ikke kvalitetssikrer dokumentene før oversendelse. Den delen av anmeldelsen (dok. 999) som oversendes øvrige etater er ment å være en orientering, da de ikke får tilgang til polititjenestemannens frie forklaring på «side 3» eller sakens øvrige dokumenter.

Skadegrad

Vurdering av skadegrad på åstedet eller tidlig i etterforskningen synes å danne grunnlag for den videre etterforskningen. I «Anmeldelse av veitrafikkulykke» er det avsatt felt for å krysse av for skadegrad. Den går fra uskadd, lettere skadd, alvorlig skadd, meget alvorlig skadd og drept. Politidirektoratet har i samarbeid med Statens vegvesen og Statistisk sentralbyrå (SSB) gitt ut hefte «Rettledning Anmeldelse av veitrafikkulykke». Arbeidsgruppen har funnet at skadegraden i initialfasen og frem til ferdigstilling av etterforskningen ikke i tilstrekkelig grad blir fulgt opp og kontrollert.

For ni av ulykkene under utvalgte (3) saker registrert med statistikkgruppe 1720 Uaktsom, grov legemsbeskadigelse, var registrert med alvorlighetsgrad Lettere skadd i STRAKS-registeret. Siden dette var saker med tiltale etter straffelovens § 238, Uaktsom, grov legemsbeskadigelse, kan det tyde på at alvorlighetsgrad oppgitt til SSB og Statens vegvesen er feil.

De resterende 23 ulykker var da registrert med alvorlighetsgrad «Hardt skadd» (alvorlig eller meget alvorlig skadd). Videre fant vi at seks av ulykkene under utvalg (3) ikke var å finne igjen i STRAKS-registeret eller hos SSB.

Politiets IKT-tjeneste (PIT) har sett nærmere på de overnevnte sakene og forklarer at det i hovedsak skyldes «gamle brukerfeil» som førte til at uttreksprogrammet for saker til SSB ikke fanget dem opp.

Etter 2012 er det derimot introdusert flere sperrer i registreringsbildene i BL som skal forhindre noe av dette. POD og PIT har sendt ut flere orienteringsbrev og temahefter vedrørende føring av trafikkulykker med personskade (Politiets data- og materielltjeneste, 2012) (Politiets data- og materielltjeneste, 2014). Statistikken danner grunnlag for trafikk-sikkerhetstiltak, og det er derfor viktig at politidistriktene fører statistikken korrekt.

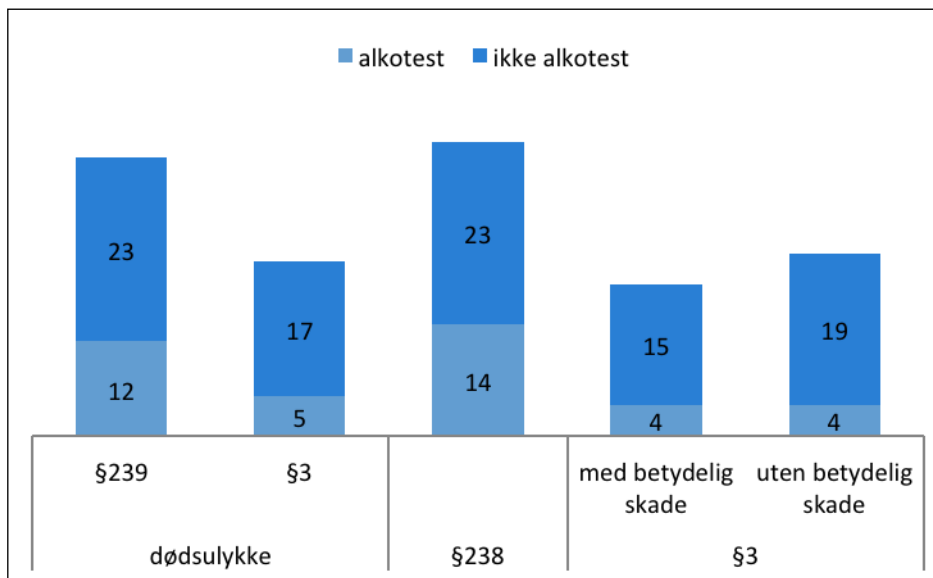
4.4 Bevisopptak rus

4.4.1 Alkotest mistenkt/siktet

Det var ikke gjennomført alkotest av gjerningsperson i 70 % av dødsulykkene med overlevende gjerningsmann. Størst andel var det i strl. § 238-sakene (38 %) og lavest i saker kodet etter vtrl. § 3 uten betydelig skade (17 %).

Figur 9 viser at totalt 97 mistenkt/siktet ikke ble alkotestet, og av disse var 26 personer registrert som hardt skadd. Noe som kan være en forklaring på at personene ikke ble rustestet. Det ble tatt blodprøve av 12 av de 26 hardt skadde, slik at manglende alkotest der i gjennom ble «reparert». Det hadde likevel vært ønskelig fra arbeidsgruppens side, at nevnte årsaker kommer tydelig frem i rapporten. Arbeidsgruppen mener det bør skapes notoritet i begrunnelsen for hvorfor det ikke tas alkotest, når en fører har vært involvert i en dødsulykke eller i en ulykke hvor det ble forvoldt betydelig skade.

Totalt ble det tatt blodprøve/utåndingsprøve i 38 av de 97 tilfellene der alkotest ikke var tatt. Det var med andre ord ikke foretatt rustesting av noe slag av 59 mistenkt/siktet gjerningspersonene (43 %).



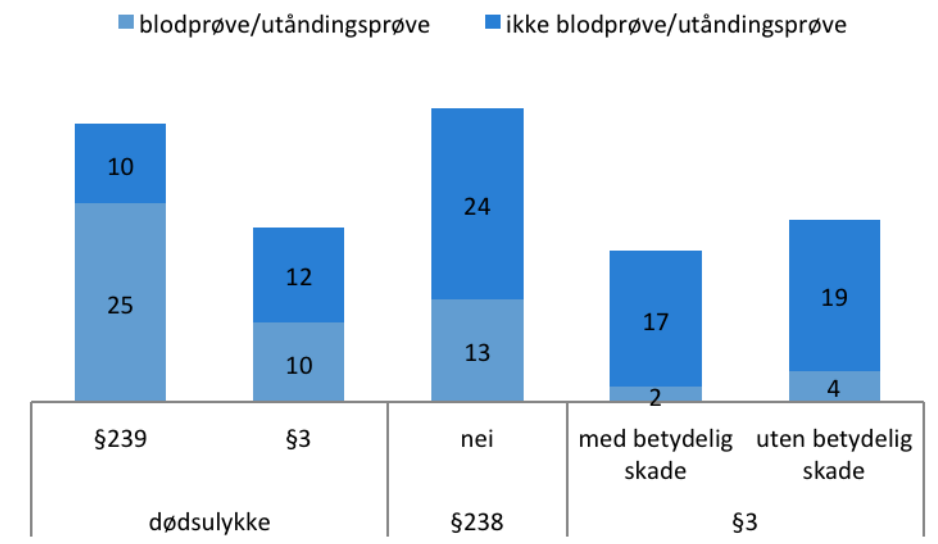
Figur 9: Alkotest av mistenkt/sikte (n=136)

I den grad det er praktisk mulig ser ikke arbeidsgruppen grunn til unnlattelse av alkotest (og nå etter hvert spyttprøve), da dette kan gjøres uten tanke på hvorvidt vedkommende er skyld i ulykken eller ikke, jf. vtrl. § 22a første ledd nr. 3.

4.4.2 Blodprøve eller utåndingsprøve mistenkt/siktet

Figur 10 viser at politiet enten tok blodprøve eller utåndingsprøve for å bevise ruspåvirkning av 40 % av de siktede. Politiet kontrollerte flest førere som var involvert i de dødsulykkene som ble kodet etter strl. § 239 med 71 % kontrollerte. Det var lavest andel kontrollerte i vtrl. § 3-saker med betydelig skade, hvor 11 % ble kontrollert. I de sakene det ikke ble tatt blodprøve, var det ikke mulig å oppdage ruspåvirkning av andre stoffer enn alkohol.

Vi registrerte flere tilfeller hvor det til tross for negativ alkotest, likevel ble besluttet å ta blodprøve hvor det kun ble rekvirert analyse med hensyn til alkohol. Arbeidsgruppen har vanskelig for å se lovligheten av blodprøvene. Når politiet har tatt alkotest, og konstatert at det ikke er indikasjon på alkohol i utåndingsluften, er det viktig å erindre hjemmelen for blodprøve. Riktignok er hjemmelen vid, jf. vtrl § 22a: «andre forhold gir grunn til å tro at fører av motorvogn har overtrådt bestemmelsene i § 22 eller § 22 b...», men desto viktigere er det derfor at patruljens vurdering fremkommer i rapporten. Når det kun anmodes om analyse for alkohol, vil en også gå glipp av evt. påvirkning av annet enn alkohol.



Figur 10: Bevisopptak blod eller luft av mistenkt/siktet (n=136)

Av de mistenkte/siktete var det 59 personer (43 %) som verken ble alkotestet eller tatt blodprøve/evidenzerprøve av, jf. figur 11. For så vidt gjelder manglende alkotest, kan begrunnelsen for dette ligge i at vedkommende var for skadet til at dette kunne gjennomføres. Når det gjelder manglende blodprøve kan også begrunnelsen skyldes unnlattelse eller annen prioritering av helsepersonell, eller at patruljen eller jourhavende jurist har kommet frem til at det ikke er hjemmelsgrunnlag for bevisopptak i blod eller luft. Igjen er det viktig for sakens notoritet, at slike vurderinger blir nedtegnet i rapporten.



Figur 11: Alkotest og bevisopptak blod eller luft av mistenkt/siktet (n=136)

I en sak hvor en førerløs bil en lørdag formiddag trillet på og drepte en fotgjenger og skadet fire andre, ble det ikke tatt alkotest. Det ble heller ikke tatt blodprøve. Etter at fører hadde satt fra seg bilen, kom hun tilbake for å hente noe i bilen. Etter at hun på nytt forlot bilen begynte den å trille. Det foreligger ingen opplysninger i saken om at rus er vurdert. Dette burde vært undersøkt ved bruk av alkometertest og/eller ved hjelp av «Tegn og symptomer» test, og dermed sikret notoritet i forhold til å avkrefte eller bekrefte mistanke om ruspåvirkning.

Tegn- og symptomer

Det var kun to saker der det var oppgitt at «tegn- og symptomer» ble brukt. I begge sakene var det tiltaler etter strl. § 238. En mulig forklaring på det lave antallet, kan være at tilstanden til de involverte ikke har gjort det mulig å gjennomføre en «tegn- og symptomer» test. En annen årsak kan være at det er gjennomført test, men at det er manglende notoritet rundt gjennomføring av testen, og at det således ikke fremkommer av saken. Det er også mulig at det er gjort en negativ vurdering for bruk av «tegn- og symptomer» test uten at det fremkommer i saken.

4.4.3 Blodprøve av fornærmede

I ti saker hvor det var tatt blodprøve av fornærmede, mener arbeidsgruppen at det er stor tvil om hjemmel for dette. I de nevnte sakene kan ikke arbeidsgruppen se at det forelå andre forhold som gir «grunn til å tro» at fornærmede har overtrådt påvirkningsbestemmelsene. I disse sakene var det allerede på stedet kjent at vedkommende ikke var noe å klandre i forhold til ulykken.

Et eksempel var hvor en personbil kom over i motgående kjørefelt, og kolliderte i front med en varebil. Følgende fremgår i avhør av fører av varebilen: «Underegnete gjorde han kjent med at vi ønsket å ta alkotest av han, samt utvidet blodprøve. Han ble da gjort kjent med at ettersom politiet ønsket - og hadde besluttet blodprøve av ham, så ville han få status som *siktet* i saken. Han ble forklart hvorfor politiet ønsket å tappe blod av ham, samt hvilke rettigheter han nå hadde i forbindelse med at han er registrert som siktet i saken. Siktete ble også samtidig som at han ble gjort kjent med sine rettigheter, – gjort kjent med at politiet *ikke* ville beslaglegge hans førerkort på nåværende tidspunkt. Dette på grunnlag av allerede innkomne opplysninger om at han ikke skulle ha forårsaket ulykken.» Opplysningene var med andre ord kjent på tidspunktet hvor det blir besluttet å ta blodprøve.

5. Avhør

I rapport om avhørsmetodikk (Riksadvokatens arbeidsgruppe, 2013, s. 7) beskrives det at avhør «utgjør gjennomgående straffesakens mest sentrale bevis. Følgelig er måten det gjennomføres på, av avgjørende betydning for rettssikkerheten, rettsprosessen og publikums opplevelse av denne.»

I analysen har vi tatt utgangspunkt i et skille mellom ordinære avhør, avhør foretatt pr telefon, ved samtaleform og hvor det ikke er foretatt avhør. Med samtaleform menes f.eks. avhør på stedet hvor mistenkte eller siktede ikke er gjort kjent med sine rettigheter. Grensegangen mellom uformelle samtaler henimot formelle avhør er idet faktum er avklart og en blir aktiv i utspørring (Politihøgskolen, 2012). Det vises videre til Rt 2003 s. 1814 hvor det uttales at «en slik nærmere avklaring av om vilkårene for straffbart forhold foreligger, må anses som et avhør i relasjon til straffeprosessloven § 232.» Arbeidsgruppen har i enkelte saker vært i tvil om hvorvidt politiet har gjennomført et avhør eller en samtale, bl.a. fordi det er uklart om vedkommende er gjort kjent med sine rettigheter. Det fremstår i mange saker mer som en rask sondering på stedet for å klarlegge hva som har skjedd, enn et avhør. Arbeidsgruppen har sett at det er i ferd med å etablere seg et nytt begrep «samtale» med mistenkte og vitner. Det fremstår som kartlegging av faktum som går over i et avhør.

I mange tilfeller blir dette ikke fulgt opp med et ordinært avhør.

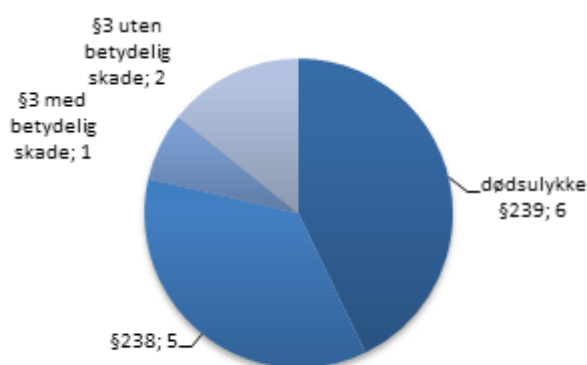
Telefonavhør er en forenklet måte å gjennomføre avhør på, og bør bare brukes når det ikke er forventet at vitnet sitter inne med viktige opplysninger i saken. Dette fremgår også av læreboken «Etterforskningsmetoder – en innføring» (Bjerknes & Johansen, 2009) som inngår i pensum på PHS. I påtaleinstruksen § 8-11 fremgår at «dersom vitnet antas å sitte inne med viktige opplysninger for sakens oppklaring, bør vitnet innkalles eller oppsøkes for personlig avhør». En mistenkt/siktet i de alvorlige sakene analysen omfatter, må en anta vil sitte inne med viktige opplysninger for sakens oppklaring, og bør derfor etter arbeidsgruppens vurdering ikke avhøres per telefon.

Det bemerkes at det er viktig å sikre notoritet rundt forklaringen, og at det fremgår hvorvidt denne er opplest, gjennomlest og vedtatt. På en slik måte vil en bl.a. få avklart eventuelle misforståelser i forbindelse med forklaringen. Det er videre vurdert som vanskeligere å få til konfrontasjon og kritiske spørsmål ved telefonavhør, samt at muligheten for å markere på kart/åstedstegning/bilde forsvinner. Ved samtale på stedet som senere ikke er fulgt opp med ytterligere avhør, vil en naturlig også gå glipp av muligheten til konfrontasjon med opplysninger som fremkommer under etterforskningen.

5.1 Straksavhør

I henhold til mandatet skulle arbeidsgruppen også undersøke straksavhør: «Straksetterforskning som avhør av involverte og vitner mm». I PODs «Strategi for politiets trafikktjeneste 2012 – 2015» er det inntatt et kort avsnitt om straksetterforskning hvor det blant annet fremkommer: «De fleste trafikkløvbrydere kan etterforskes ferdig på stedet ved at anmeldte og vitner avhøres og øvrige bevis sikres». Under grunnutdanningen på PHS lærer studentene om straksetterforskning i faget «Rapport- og etterforsningslære» jf. «Etterforskningsmetoder – en innføring» (Bjerknes & Johansen, 2009). I rapporten «Avhørsmetodikk i politiet» (Riksadvokatens arbeidsgruppe, 2013) omtales avhør på stedet eller straksavhør. I rapporten knyttes straksavhør opp mot det arbeidet som gjøres i MERVERDI-programmet (Politidirektoratet, 2012b), og i rapporten knyttes det kommentarer i forhold til effektivitet og utfordringer ved bruk av lyd- og bildeopptak. Arbeidsgruppen har ikke funnet noen saker hvor det er benyttet lyd og bilde i forbindelse med arbeid på åstedet.

Under saksgjennomgangen registrerte arbeidsgruppen den påløpte tiden fra hendelsen og fram til avhør av mistenkt, siktet, fornærmede og vitner. Vi kartla hvor mange, og hvilke saker det var tatt avhør samme dag som ulykken inntraff. Vi fikk følgende resultater, som illustreres i figur 12.



Figur 12: Avhør av mistenkt/siktet gjennomført samme dag som ulykken (n=14)

Vi fant at det var tatt avhør samme dag som ulykken skjedde i seks saker som ble avgjort etter strl. § 239, ingen dødsulykker etter vtrl. § 3, fem saker som ble avgjort etter strl. § 238, én sak etter vtrl. § 3 med betydelig skade, og to saker etter vtrl. § 3 uten betydelig skade.

Vi fant store kvalitetsforskjeller på de avhørene som var tatt samme dag som ulykken fant sted. I flere saker var det helt tydelig at politiet har tatt en «kraftsamling» og prioritert etterforskningen i initialfasen. Vi har funnet eksempler på at det er tatt grundige avhør nærmest umiddelbart etter ulykken. Felles for de gode funnene er imidlertid at mistenkte og

vitner er kjørt inn til lensmannskontoret eller politistasjonen, og at avhørene er utført der.

Arbeidsgruppen har også funnet en del eksempler på straksavhør av partene som enten er skrevet inn i dok. 02 «Anmeldelse og vegtrafikkulykke» eller inn som en «Egenrapport». Noen av avhørene omtales som «samtale», som det fremkommer i eksempel 9 i hodet på dokumentet som er hentet fra en av dødsulykke.

	politistende	Egenrapport - Samtale med vitner på stedet	dato	07,03
			tid	
21.01.2012	10:10		2a	1 av 1
			politistende	

Eksempel 9

I noen av egenrapportene fremkommer det at rapportskriver har gjort rede for rettighetene til den «avhørte» forut for avhøret. Det er benyttet ulike former til å dokumentere at rettighetene er bekjentgjort. Vi har funnet tilfeller der det skrives helt kort: «Mistenkte ble gjort kjent med sine rettigheter», og «Vitnet ble gjort kjent med rettighetene». Arbeidsgruppen mener det må være et minimumskrav at det fremkommer hvilke rettigheter det er opplyst om før avhøret.

Arbeidsgruppen har også sett eksempler på at det har vært samtaler med mistenkte og vitner i samme rom like etter hendelsen. Vi har også registrert tilfeller på at flere vitner er avhørt samtidig. Felles for avhørene som er omtalt som «samtale», er at det i liten grad er stilt konfronterende og kritiske spørsmål. I straksavhør av mistenkte fant vi få tilfeller hvor vedkommende ble bedt om å ta stilling til straffeskyld. Det fremkommer heller ikke at innholdet i rapporten er opplest og vedtatt, og de var ikke signert av avhørte.

Arbeidsgruppen er noe skeptisk til «straksetterforskning» slik vi ser det praktiseres. Alvorlige trafikkulykker krever grundig etterforskning, og det er få tilfeller hvor politiet kan ta tilstrekkelig gode avhør på stedet uten at avhørene bør følges opp i etterhånd. Det krever særlig god kunnskap i å identifisere uaktsomhet, og deretter stille de rette spørsmålene til mistenkte og vitner. I den forbindelse viser vi til at det i de fleste tilfeller vil være nødvendig med analyser og rekonstruksjoner for å avklare medvirkende årsaker til ulykken. De involverte bør konfronteres i forhold til opplysningene som blir frembrakt etter at politiet er ferdig på åstedet. Det presiseres at arbeidsgruppen ser det som viktig at opplysninger sikres tidlig på stedet, men at dette må følges opp med ordinært avhør senere.

5.2 Mistenkt/siktet

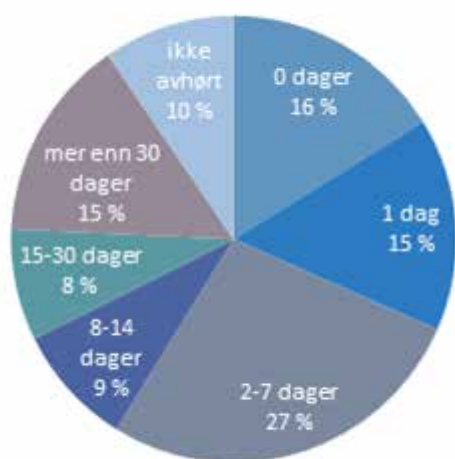
Analysen av avhør av siktede omfatter 137 av 231 saker med overlevende gjerningsperson.

Det er ulike parameter som kan ha betydning for kvaliteten i avhør. De vil bli nærmere belyst i det følgende. Et avhør må inneholde forhold rundt både objektive og subjektive straffbarhetsvilkår (straffeskyld). Det bemerkes at det er mulige feilkilder ved vurderingen av avhør. Dette er bl.a. at den skriftlige nedtegnelsen av forklaringen ikke alltid synliggjør når og hvordan spørsmål stilles, og om spørsmålene er konfronterende og kritiske. Dette gjør seg spesielt gjeldende ved lyd/bildeavhør og rettslig forklaring.

5.2.1 Antall dager til avhør

Ved gjennomgang av sakene registrerte vi hvor lang tid gikk fra ulykken til det ble tatt avhør av gjerningspersonen. Bakgrunnen for dette er at rask sikring av forklaring er av betydning både for å sikre innholdet i forklaringen, og også for å hindre muligheten for å påvirke vitner eller tilpasse forklaring til bevissituasjonen.

I 16 % av sakene ble avhør tatt samme dag, i ytterligere 15 % av sakene ble avhøret gjennomført dagen etter. Totalt ble nærmere 60 % av avhørene gjennomført i løpet av den første uken.



Figur 13: Saker med overlevende gjerningsmann (n=137), fordelt på antall dager fra ulykkestidspunkt til siktetavhør.

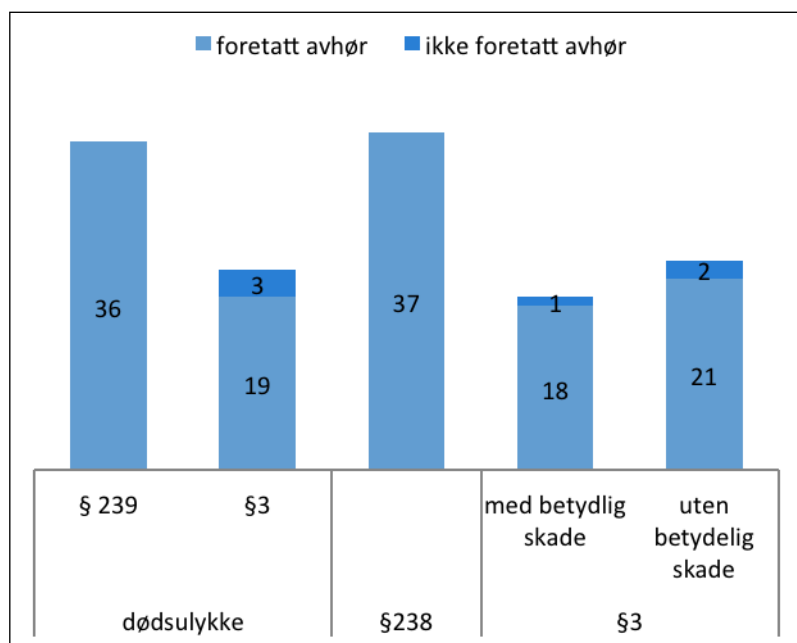
I figur 13 illustreres at registrert tid frem til avhøret er minst i de alvorligste sakene. Det vil si dødsulykkene, og da særlig strl. § 239-sakene, og strl. § 238-sakene. I dødsulykkene med overlevende gjerningsmann ble 76 % av gjerningsmennene avhørt innen én uke.

Det var derimot også eksempler på saker der tiden frem til avhør var uforholdsmessig lang. I 20 saker var tiden frem til avhør oversteget 30 dager, fem saker var dødsulykker fordelt på fire strl. § 239 og én vtrl. § 3 og i ni saker var strl. § 238-saker.

En mulig forklaring er at gjerningsmann ble påført skader av en slik karakter at avhør ikke kan gjennomføres på et tidligere tidspunkt. Av de overnevnte sakene var gjerningsmann registrert som hardt skadd i én av dødsulykkene (strl. § 239) og i tre av strl. § 238-sakene.

I en sak med betydelig personskade etter frontkollisjon mellom personbiler, ble gjerningspersonen avhørt 215 dager etter ulykken. Saken var her lagt inn som del av et større saks-kompleks. Avhøret fremsto som et samleavhør med flere forhold, og var lite grundig med hensyn til sakens alvorlighet.

Ved gjennomgangen fant vi at i én strl. § 238-sak, som gjaldt påkjørsel av syklist med betydelig skade, ble politiavhør av gjerningsperson gjennomført først etter 270 dager. Siktede forklarte seg i retten 55 dager etter ulykken i forbindelse med fortsatt beslag av førerett. Fornærmede ble først avhørt 194 dager etter ulykken.



Figur 14: Avhør siktet/mistenkt; Foretatt avhør (n=137)

Figur 14 viser om politiet har snakket med mistenkt/siktet på noen som helst måte, og omfatter både avhør foretatt ordinært, pr. telefon- og i samtaleform.

Vi registrerte at det i saker etter strl. §§ 239 og 238 var foretatt avhør av mistenkt/siktet

i samtlige saker. For dødsulykker kodet etter vtrl. § 3, var det imidlertid i tre saker ikke foretatt avhør av siktede. Samtlige av disse ble henlagt, alle på beviset stilling (058). Til sammenligning var 11 av de resterende 19 sakene henlagt, samt at det var to saker som endte med frifinnelse. Vi registrerte videre at saker som ble henlagt i liten grad kodes som strl. §§ 238 og 239, men forble registrert som overtredelse av vtrl. § 3. Av sakene hvor det ikke forelå avhør, fremgikk det ikke av sakene hvorfor avhør ikke ble gjennomført.

Én av sakene gjaldt personbil som kom over i motgående og kolliderte i front med en varebil. Fører av personbilen ble skadet i ulykken, men passasjer var død (kona). Det var ingen opplysninger i saken om skadegrad til fører. Han ble ikke avhørt, og det var heller ikke dokumentasjon i saken som kunne gi noen forklaring på hvorfor dette ikke ble foretatt. Saken ble henlagt etter bevisets stilling.

Et annet eksempel gjaldt en person bosatt i Nederland. Det var opplyst i saken at vedkommende hadde store hodeskader, men var på bedringens vei mens han lå på sykehus i Norge. Det var ikke dokumentasjon for øvrig i saken på at skade eller andre forhold skulle tilsi at avhør ikke kunne gjennomføres på et senere tidspunkt. Også denne saken ble henlagt etter bevisets stilling.

Den siste saken hvor politiet ikke har snakket med gjerningsperson, var i en sak hvor en eldre mann ikke overholdt vikeplikten i et kryss. Kona døde i sammenstøtet med en møtende bil. Det fremgår heller ikke her noe som forklarer hvorfor det ikke ble tatt avhør av han før saken ble henlagt på bevisets stilling.

Arbeidsgruppen mener de overnevnte sakene burde vært etterforsket i forhold til strl. § 239.

I 19 saker etter vtrl. § 3 har arbeidsgruppens undersøkelse avdekket at det foreligger betydelig skade (jf. strl § 9), uten at dette tidligere var undersøkt/dokumentert i sakene. Sakene burde vært vurdert opp mot strl. § 238. Av disse sakene manglet det avhør av mistenkt/siktet i én sak, og denne ble henlagt grunnet manglende saksbehandlingskapasitet. Se nærmere om vtrl. § 3-sakene under pkt. 4.4.

For rene vtrl. § 3 saker uten betydelig skade, forelå det avhør i 21 av 23 saker.

5.2.2 Type avhør

Vi har ved gjennomgangen sett på fordelingen av ordinære avhør, telefonavhør og samtaler.

Vi har funnet at det i mindre grad er benyttet telefonavhør i dødsulykker etter strl. § 239 og vtrl. § 3, enn ved vtrl. § 3 saker med/uten betydelige skader. I hele seks av 37 saker etter strl. § 238 var det imidlertid telefonavhør av mistenkt/siktet. Det var ikke gjennomført kun samtale i noen saker etter strl. §§ 238 og 239. I nær 25 % av vtrl. § 3 sakene med/uten

betydelig skade, forelå kun avhør i samtaleform (ti av 42 saker).

Av 36 saker etter strl. § 239, er det i én av sakene kun gjennomført telefonavhør av mistenkt/siktet. Det er ikke stilt kritiske spørsmål eller konfrontert i avhøret, og saken er senere henlagt på bevisets stilling (kode 058).

Som det fremgår foran er det i tre dødsulykker kodet etter vtrl. § 3 ikke foretatt avhør av gjerningsperson.

5.2.3 Fri forklaring

Målet med fri forklaring, er at den avhørte skal gi mest mulig informasjon uten påvirkning fra avhører.

Av 57 dødsulykker var det i 51 % av sakene ikke gitt fri forklaring. Arbeidsgruppen mener at det i for mange saker ikke var gitt en slik sammenhengende forklaring som beskrevet i påtaleinstruksens § 8-2, 2. ledd.

Som angitt innledningsvis, kan en mulig feilkilde ved vurderingen av avhør være at den skriftlige nedtegnelsen av forklaringen ikke alltid synliggjør når og hvordan spørsmål stilles, og om spørsmålene er konfronterende og kritiske. Dette gjorde seg spesielt gjeldende ved lyd/bildeavhør og rettslig forklaring.

Ved at det i avhør angis hva som er fri forklaring og når en begynner med spørsmål, vil det fremkomme tydeligere hva som kommer på eget initiativ fra avhørte, og hva som kommer etter direkte spørsmål/konfrontasjoner.

5.2.4 Kritiske spørsmål og konfrontasjon

Vi fant også at det i liten grad ble stilt kritiske spørsmål i avhørene, og at andelen saker hvor dette ikke ble gjort var høyere innenfor strl. § 238 saker, og vtrl. § 3 saker med og uten betydelig skade. Tendensen var den samme for konfrontasjon. Det var imidlertid oftere konfrontert i strl. § 239-sakene enn i øvrige, selv om det også for disse sakene var en høy andel hvor dette ikke var gjort (33 %). Av 57 dødsulykker med overlevende gjerningsperson, var det ikke stilt kritiske spørsmål i 53 % av sakene, og det ble ikke foretatt konfrontasjoner i 47 % av sakene.

Det kan synes som om gjerningspersoner i disse sakene ble behandlet mer skånsomt. Gjerningspersonen var i disse sakene kommet i en situasjon det kan være lettere å assosiere seg med, enn for andre straffbare forhold, og det kan være en mulig forklaring. Vi registrerte også dette ved at det i langt mindre grad var benyttet tvangsmidler i disse sakene, og med mulig samme forklaring.

5.2.5 Uaktsomhet

Skyldkravet er et tema som er vanskelig å få belyst, og det er krevende å få frem hvilke tanker og vurderinger mistenkt/siktet gjorde i forbindelse med handlingen. Noe som også gjør seg gjeldende i materialet som dannet grunnlag for analysen.

Vi registrerte imidlertid at det i større grad ble stilt relevante spørsmål om uaktsomhet i saker som var behandlet etter strl. § 239, enn etter strl. § 238 og veitrafikkloven § 3. Vi merket oss også at andelen spørsmål rundt uaktsomhet var lavere for saker etter vtrl. § 3 med betydelig skade, enn for de sakene etter samme bestemmelse uten betydelig skade. Arbeidsgruppen finner det vanskelig å gi noen bestemt forklaring på dette.

I 54 % av strl. § 238-sakene var det ikke spurt om uaktsomhet, mens andelen var henholdsvis 17 % og 50 % for dødsulykker etter strl. § 239 og vtrl. § 3. For dødsulykker etter strl. § 239 bemerkes at gjennomgangen viste at det i hele 25 % av sakene, hvor det til tross for at det ble spurt relevante spørsmål om uaktsomhet, var kommentert på en slik måte at spørsmål om uaktsomhet likevel ikke holdt tilstrekkelig kvalitet.

Ved gjennomgangen var det enkelte avhør som skilte seg veldig tydelig ut i positiv forstand. Det var stilt svært gode spørsmål for å belyse uaktsomhet. Spørsmålsstillingene i disse sakene viste med all tydelighet at avhøreren hadde forstått hvilke aspekter som måtte belyses. Et eksempel på en slik sak var hvor et vogntog i forbindelse med forbikjøring presset en eldre mopedist i grøfta, med betydelige skader som følge. I avhøret ble det bl.a. stilt i alt tretten spørsmål rundt hvilke vurderinger fører tok i forbindelse med forbikjøringen. Avhøret ble tatt kort etter ulykken, og inneholdt mange detaljer som bidro til å belyse uaktsomhetsvurderingen. Vogntogsjåføren ble domfelt.

Flere av funnene i analysen kan imidlertid indikere at etterforskingen av alvorlige ulykker etter vtrl. § 3 ikke blir tilstrekkelig prioritert.

5.2.6 Straffeskyld

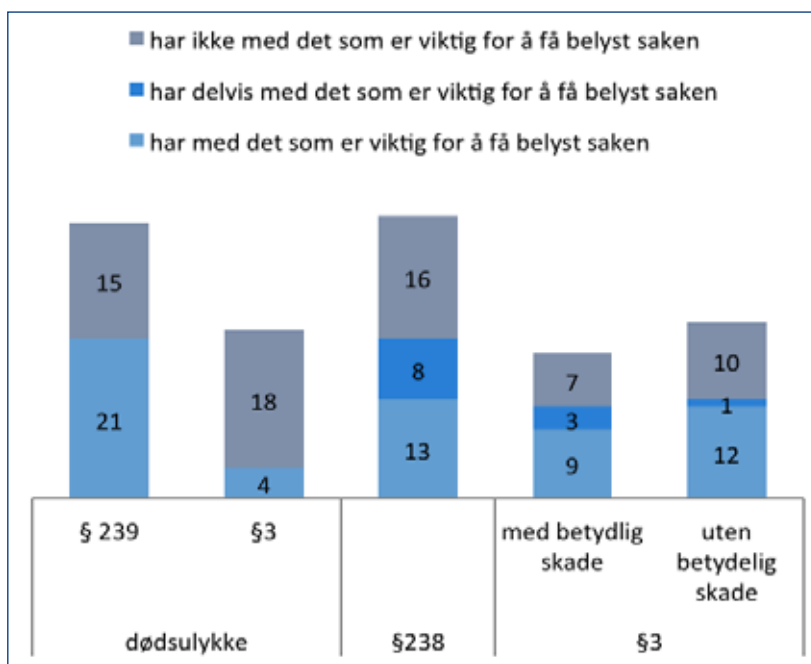
Gjennomgangen viste at det i de fleste sakene etter strl. §§ 238 og 239 ble stilt spørsmål om straffeskyld. Andelen etter vtrl. § 3 registrerte vi imidlertid var betydelig lavere.

For dødsulykker kodet etter vtrl. § 3 var det ikke stilt spørsmål om straffeskyld i nærme-
re en tredel av sakene (32 %), mens andelen var rundt en firedel i ulykker uten dødsfølge kodet etter vtrl. § 3 (26 %). Det vil si, lik prosentandel både for § 3-saker med og uten betydelig skade.

I 44 % av vtrl. § 3-sakene, hvor mistenkte/siktede ikke var spurt om straffeskyld, ble henlagt. Det gjaldt særlig i dødsulykker kodet etter vtrl. § 3 (6 av 7 saker). For ulykker uten dødsfølge var det kun en liten andel som ble henlagt (2 av 11 saker).

5.2.7 Har med det som er viktig for å få belyst saken

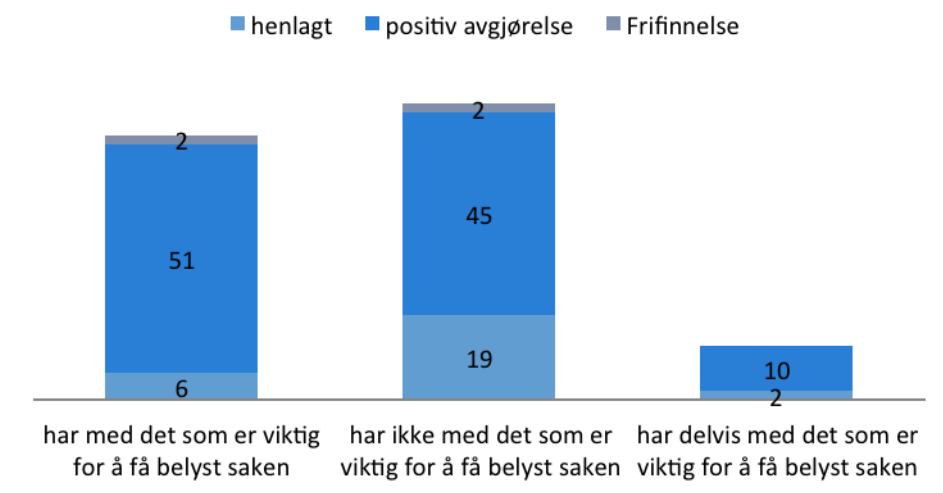
I vurderingen av hvorvidt avhørene holder tilstrekkelig kvalitet, undersøkte vi om avhør av gjerningsperson omhandlet det som var viktig for å få belyst saken. Analysen viste at det ikke var tilfelle i mange av sakene. Vi fant (figur 15) der så mange som 57 % av dødsulykkene var dette tilfelle⁹. Samlet for alle forhold med betydelig skade (både strl. §238 og vtrl. §3), var andelen 41 %. For strl. § 238 sakene var det i ytterligere 21 % kun delvis tilstrekkelig belyst. Tendensen var den samme for vtrl. § 3 saker med og uten skade. Forholdet omhandlet f.eks. saker hvor gjerningspersonens vurderinger ikke ble tilstrekkelig belyst, slik at det kunne være vanskelig å ta stilling til skyldkravet på bakgrunn av fra siktedes forklaring. Typiske tilfeller var saker hvor det forelå opplysninger(indikasjoner) i saken om for høy hastighet, men hvor forholdet ikke ble belyst i avhør av mistenkt/siktet.



Figur 15: Avhør mistenkt/siktet; har med det som er viktig for å få belyst saken (n=137)

Av saker (figur 16) som ikke hadde med det som er viktig for å få belyst saken, ble 29 % av sakene henlagt. Til sammenligning var det 10 % av sakene som ble henlagt hvor opplysninger som var viktig for å få belyst saken var med. Det var flest henleggelse i dødsulykker kodet etter vtrl. § 3 der avhør med mistenkt/siktet ikke hadde fått med seg det som var viktig for å belyse saken (61 %).

⁹ Fordelt på 42 % for strl. § 239-saker, og 82 % for dødsulykkene kodet etter vtrl. § 3.



Figur 16: Har fått med seg det som er viktig for å belyse saken og avgjørelse i saken (n=137)

Vi undersøkte videre hvorvidt det var en sammenheng mellom saker som hadde med det som var viktig for å få belyst saken, og om det var stilt kritiske spørsmål og hvorvidt det var konfrontert med andre opplysninger i sakene. Funnene viser at vi fant én strl. § 239-sak som hadde med det som var viktig for å få belyst saken, til tross for at det ikke var stilt kritiske spørsmål eller konfrontert. Saken endte med domfellelse for strl. § 239.

I 58 saker vurderte vi at avhør av mistenkte/siktede hadde med seg det som var viktig for å få belyst saken. Av disse var det i rundt halvparten også stilt kritiske spørsmål og konfrontert med andre opplysninger i saken, mens avhør i en tredjedel av sakene verken ble stilt kritiske spørsmål eller konfrontert med opplysninger i saken. Det var særlig dødsulykkene kodet etter strl. § 239 hvor avhørene var av betydning. I 50 % av sakene var det opplysninger som var viktig for å belyse saken, og det ble stilt kritiske spørsmål og avhørte ble konfrontert med opplysninger i saken.

I saker der avhør av mistenkt/siktet ikke hadde med seg det som er viktig for å belyse saken, var det i all vesentlighet heller ikke stilt kritiske spørsmål eller konfrontasjoner (75 %).

I hele 59 % av dødsulykkene kodet etter vtrl. § 3, hadde avhør med mistenkt/siktet ikke med seg det som er viktig for å belyse saken, og det var ikke stilt kritiske spørsmål eller konfrontert med andre opplysninger i saken.

Vi fant at dette også var tilfelle for 28 % av strl. § 239-sakene og 27 % av strl. § 238-sakene.

5.3 Vitner

Med vitner menes personer som ikke er mistenkt/siktet i saken, men som var til stede når ulykken skjedde eller kan uttale seg om forhold av interesse for saken (også fornærmede). Personer feilaktig avhørt som mistenkt telles også som vitne.

Vi registrerte aktuelle vitner i 224 av sakene. Totalt registrerte vi 1011 aktuelle vitner¹⁰.

Det var seks saker der det ikke fremkom opplysninger om aktuelle vitner (fire dødsulykker (vtrl. § 3), én selvvalgtulykke og én ulykke uten betydelig skade kodet etter vtrl. § 3).

Hovedtyngden av sakene hadde to til fire vitner (128 saker), 18 saker hadde kun ett vitne og 16 saker med ti vitner eller flere. Det kan fremstå som riktig med bruk av telefonavhør eller samtale for å sjekke ut hvorvidt vitnet har opplysninger av betydning for saken. Der vitnet har slike opplysninger, bør det imidlertid følges opp med et ordinært avhør, jf. innledningsvis i kapittel 5. Dette innebærer at det kan tenkes saker hvor vitneopplysninger i samtaleform eller telefonavhør ikke nødvendigvis tilsier dårlig kvalitet på etterforskningen. Utfordringen for arbeidsgruppen har imidlertid vært å klassifisere hvilke avhør det er greit å gjennomføre per telefon og ved samtale, og hvilke som ikke er det. Vi forsøkte å nyansere dette ved å omhandle "aktuelle" vitner.

I tillegg til å kartlegge aktuelle vitner har vi også vurdert hvorvidt sentrale vitner er avhørt per telefon, eller hvor relevante avhør kun ble foretatt i samtaleform. Vi registrerte her at 40 % av de sentrale vitnene var avhørt per telefon. I noen sammenhenger har vi ansett dette som akseptabelt, mens det i andre tilfeller kan det synes mer uheldig.

Som eksempel kan nevnes sak hvor passasjer (samboer) og vitne i avdødes bil ble avhørt per telefon til tross for at de bodde nær lensmannskontoret. I en annen sak fant vi at samtlige vitner var avhørt på telefon til tross for at de var hjemmehørende i kort avstand til politistasjonen. Det forelå i disse sakene ikke noen opplysninger som forklarte hvorfor avhørene var foretatt på denne måten, og arbeidsgruppen har vurdert det som ikke akseptabelt å benytte telefonavhør til disse sentrale vitnene.

I tillegg ble minst 40 % av relevante avhør gjennomført i samtaleform.

Der hvor vitnet ble avhørt flere ganger, registrerte vi det ordinære avhøret selv om samtale eller telefonavhør var mer «fullstendig». Vi vurderte ordinært avhør som det mest optimale, og at det i disse i større grad ble stilt kritiske/konfronterende spørsmål. Samtale har arbeidsgruppen vurdert som det minst egnede alternativet, ettersom dette blant annet ikke

¹⁰ En sak er ikke medregnet i dette kapitelet. Den aktuelle saken omhandler et så betydelig stort antall vitner og er således ikke sammenlignbar med øvrige saker.

var gjennomgått av vitnet. Det er således ikke sikret at det som fremkommer er en riktig oppfatning av vitnets forklaring.

5.3.1 Type avhør

Ordinært avhør

Av saker der det finnes aktuelle vitner (224 saker) var vitnene avhørt ordinært i 150 saker (67 % av sakene). Det vil si totalt 429 ordinære avhør. 40 % av vitnene ble avhørt ordinært.

Gjennomgangen viste at i dødsulykker etter strl. § 239 var 55 % av vitnene avhørt ordinært, mens for dødsulykker etter vtrl. § 3 var det 43 % ordinære vitneavhør. For saker etter strl. § 238 var det kun 31 % av vitnene som ble avhørt ordinært. Tallene for vtrl. § 3-saker med betydelig skade var 41 %, og for saker uten betydelig skade 22 %.

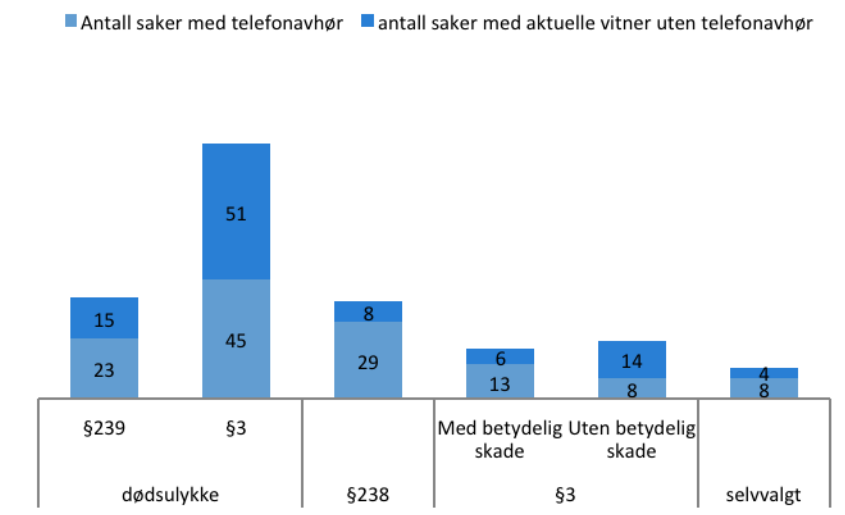
Av saker hvor det var aktuelle vitner som ikke var avhørt ordinært, registrerte vi at dødsulykkene etter vtrl. § 3 utmerket seg, ved at det var situasjonen for over en tredjedel av sakene (35 %).

Det bemerkes at det etter arbeidsgruppens vurdering er mindre betenkkelig at vitneavhør foretas per telefon eller som samtale i de mindre alvorlige sakene.

Telefonavhør

Telefonavhør er en forenklet måte å gjennomføre avhør på, og bør bare brukes når det ikke er forventet at vitnet «sitter inne» med viktige opplysninger i saken, jf. påtaleinstruksen § 8-11.

Av saker der det finnes aktuelle vitner (224 saker) var det brukt telefonavhør i 126 saker (56 % av sakene). I overkant av en fjerdedel av vitnene ble avhørt per telefon (28 %).



Figur 17: Avhør av aktuelle vitner, avhørt per telefon (n=224)

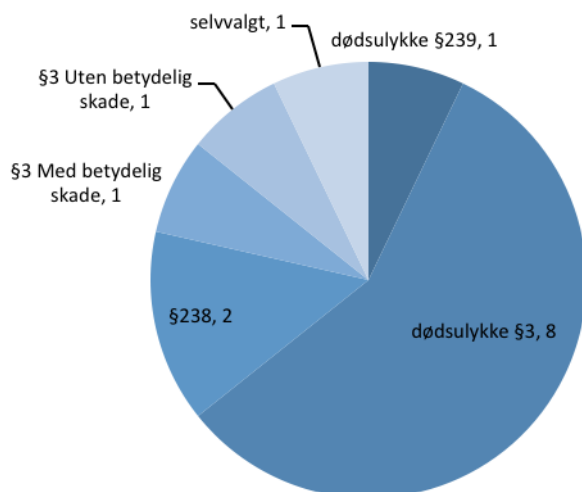
Figur 17 illustrerer at telefonavhør av vitner ble mest brukt i strl. § 238-saker (78 %), og vtrl. § 3-saker med betydelig skade (68 %).

Andel av vitnene som ble avhørt per telefon var høyest i vtrl. § 3-saker med betydelig skade (42 %).

Vi registrerte her stor forskjell i vtrl. § 3-sakene, og mellom saker hvor vi registrerte betydelig skadegrad sammenlignet med vtrl. § 3-sakene uten betydelig skade.

Vtrl. § 3-sakene uten betydelig skade hadde færre saker der telefonavhør var benyttet, og gjennomsnittlig andel av telefonavhør utgjorde mindre andel av avhørene (20 %). Noe som kan tyde på at sakene hvor skadegraden viser seg å være betydelig var håndtert noe lettvisst med hensyn til etterforskning. Noe som kan forklare hvorfor skadegraden ikke ble klarlagt før påtaleavgjørelse.

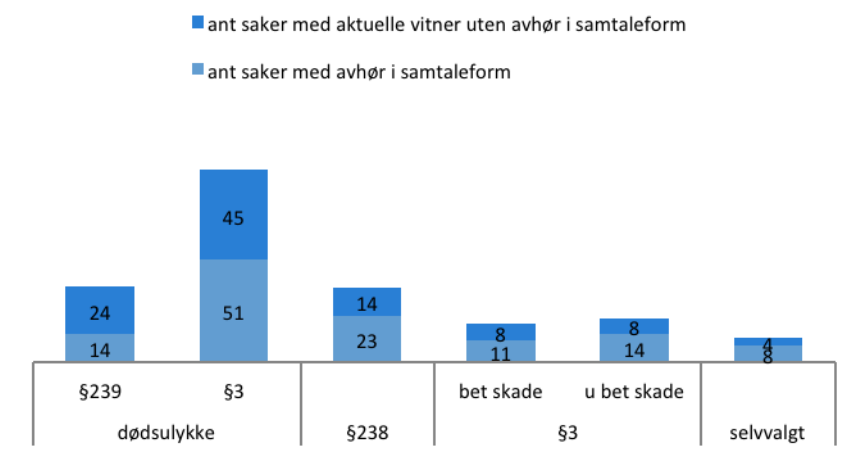
Når det gjelder dødsulykkene ble rundt en fjerdedel av vitnene avhørt per telefon. Dette gjaldt saker kodet både etter strl. § 239 og saker kodet etter vtrl. § 3.



Figur 18: Avhør av aktuelle vitner, avhørt kun per telefon (n=14)

Som det fremgår av figur 18 var det relativt store forskjeller mellom politidistriktene med hensyn til bruk av telefonavhør. Man kan naturlig tenke at enkelte politidistrikt bruker telefonavhør i større utstrekning på grunn av store avstander. Imidlertid registrerte vi at politidistrikt som brukte telefonavhør i størst utstrekning var blant de som er minst i geografisk utstrekning. Det kan muligens forklares med at vitner befant seg utenfor politidistriktet. Typisk hvor ulykker skjer på en vegstrekning hvor en gjerne er på gjennomreise. Da vi bare undersøkte politidistrikt med flere saker, fant vi også forskjeller. Andelen av vitner avhørt per telefon varierte mellom fem og 57 %. For politidistriktene som hadde med flere enn ti saker i vårt utvalg, varierte gjennomsnittlig andel av avhør gjennomført per telefon mellom 20 og 36 %. En kan derfor tenke seg at vi her fant kulturelle – organisatoriske forklaringer til bruk av telefonavhør. Erfaringsmessig vil et telefonavhør ta kortere tid å gjennomføre, noe som kan indikere at det er mindre grundig, og ved knapphet på ressurser kan dette spille inn ved valg av avhørsform.

Samtaleform



Figur 19: Avhør av aktuelle vitner, avhør i samtaleform (n=224)

I figur 19 vises at der det var aktuelle vitner (224 saker), ble det brukt samtaleform i 121 saker (54 %). Over en tredjedel av vitnene var avhørt i samtaleform (36 %).

Samtaleform ble for vitner mest brukt i vtrl. § 3-saker uten betydelig skade (63 %) og ulykker kategorisert som selvvalgte (66 %).

Andel av aktuelle vitner hvor samtaleform ble benyttet, var høyest også i vtrl. § 3-saker uten betydelig skade (48 %).

Samtaleform registrerte vi som minst forekommende i dødsulykker kodet etter strl. § 239. Her var 24 % av vitnene avhørt i samtaleform.

Gjennomgangen viste at det i 37 saker var aktuelle vitner avhørt kun i samtaleform. Det vil si ikke ordinært eller per telefon. 33 av disse sakene var vtrl. § 3-saker (89 %), hvorav 22 dødsulykker, fire med betydelig skade og syv uten betydelig skade. Av disse 37 sakene ble 27 saker henlagt (73 %).

Ingen avhør

I fire saker viste gjennomgangen at det ikke var gjennomført noen form for avhør av vitner, verken ordinært, per telefon eller i samtaleform. Tre av disse sakene var vtrl. § 3-saker uten betydelig skade, mens én sak var dødsulykke kodet etter strl. § 239.

Ingen av sakene ble henlagt. Strl. § 239-saken var avgjort med dels ubetinget, dels betinget og erstatning, (kode 115), mens de tre vtrl. § 3-sakene ble avgjort med forelegg.

5.3.2 Sakens kjerne

Med «sakens kjerne» menes forhold av betydning for vurdering av om de subjektive og objektive straffbarhetsvilkår er oppfylt. For mistenkt/siktet har vi omtalt dette som at avhøret har med det som er av betydning for å få belyst saken. Dette temaet ble vurdert for sentrale vitner.

I 18 % av dødsulykker etter vtrl. § 3 var sentrale vitner ikke avhørt om sakens kjerne, mens det i ytterligere 4 % av sakene ble vitner kun delvis avhørt om dette. Også for strl. § 238-sakene var vitner i betydelig grad ikke avhørt om sakens kjerne; i 22 % av sakene var det ikke avhørt om sakens kjerne i det hele tatt, mens sentrale vitner i ytterligere 16 % av sakene kun delvis ble avhørt om dette. For strl. § 239-sakene var sentrale vitner avhørt om sakens kjerne i 84 % av sakene, mens det i tre saker (8 %) ikke ble nedtegnet slik forklaring.

Gjennomgangen viste imidlertid at vitner i betydelig grad ble spurt om egen plassering i forhold til trafikkulykken. Dette er av betydning for å klarlegge hva vitnet kan forklare seg om.

6. Øvrig etterforskning

6.1 Tekniske undersøkelser/veiforhold mv

6.1.1 Undersøkelse av kjøretøy

I straffesaker er det for enkelte undersøkelser nødvendig med bistand fra ekstern aktør.

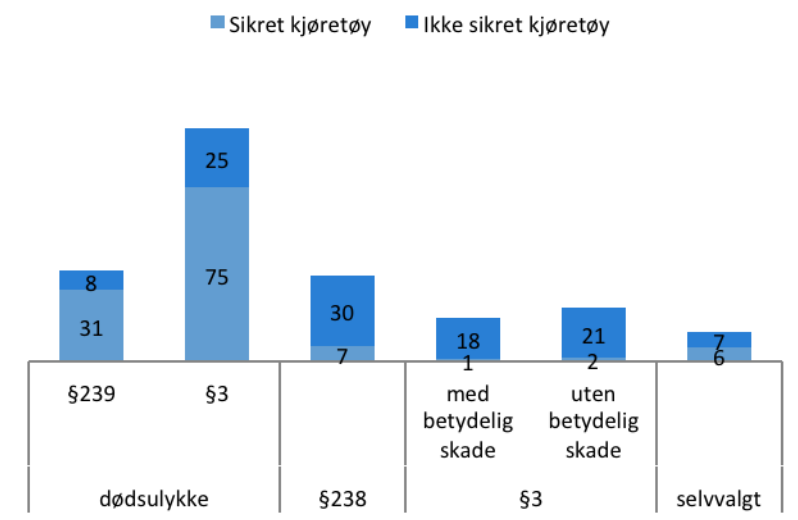
Dagens kjøretøypark har bl.a. omfattende elektronisk styring av mange systemer, og det vil være mulig å få ut verdifulle data i forbindelse med en hendelse. Det er f.eks. i alle tunge kjøretøy med digital fartsskriver mulig å sikre verdifulle hastighetsdata. Bilimportører, merkeverksteder og andre med spesialkompetanse kan i tillegg til Statens vegvesen være aktuelle for bistand til analyse av skader og spor.

Slike undersøkelser forutsetter at kjøretøyet var sikret. Vi har imidlertid funnet at det i så mye som 47 % av sakene ikke var sikret kjøretøy for teknisk undersøkelse (figur 20).



Figur 20: Sikret involvert kjøretøy for teknisk bevis (n=231)

Disse fordeler seg som angitt i figur 21. Som det fremgår var det i størst grad sikret kjøretøy for undersøkelse i dødsulykker etter strl. § 239 (31 av 39 saker) og § vtrl. 3 (75 av 100). Kjøretøy ble i liten grad sikret i saker etter strl. § 238 (7 av 37 saker) og i saker med betydelig skade etter vtrl. § 3.

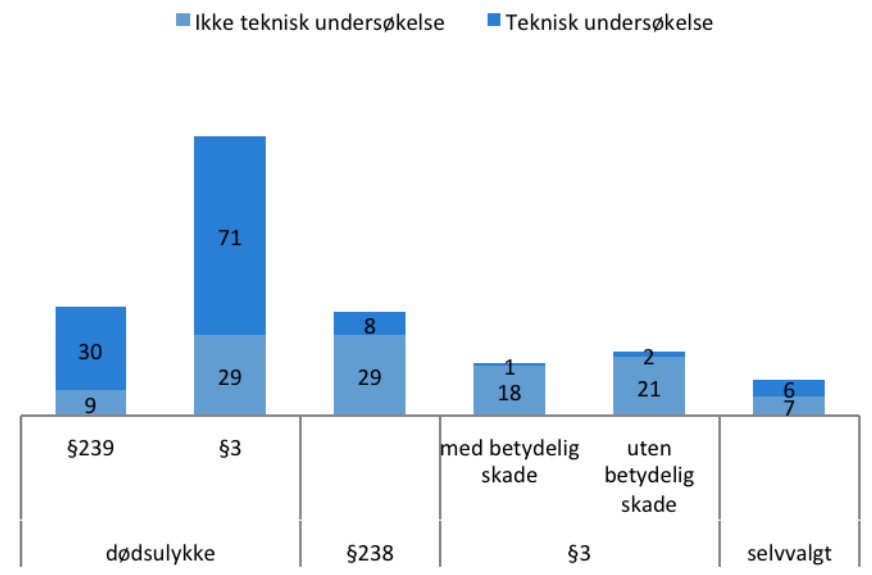


Figur 21: Sikret involvert kjøretøy for teknisk bevis (n=231)

Figur 22 og 23 viser at vi videre fant at det var gjennomført teknisk undersøkelse av kjøretøy i 51 % av sakene, og at andelen i dødsulykkene også her var størst, idet det ble foretatt i 30 av 39 strl. § 239-saker, og 71 av 100 vtrl. § 3-saker. Også her var naturlig nok tallene lavere for strl. § 238-sakene, ettersom kjøretøyene i disse sakene i mindre grad ble sikret med henblikk på slik undersøkelse.



Figur 22: Gjennomført teknisk undersøkelse av Statens Vegvesen (n=231)

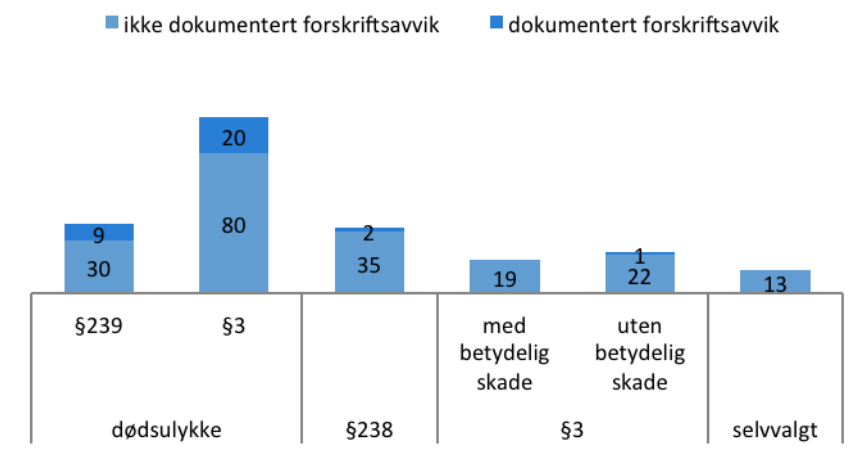


Figur 23: Gjennomført teknisk undersøkelse av Statens Vegvesen (n=231)

Undersøkelser som gjøres i forbindelse med kjøretøyenes tekniske tilstand til bruk i straffesaker bør dokumenteres i forhold til formålet. Vi vurderer at det er ønskelig med en mer kriminalteknisk tilnærming.

Gjennomgangen viste at kvaliteten var varierende (figur 24). Av 231 saker var det dokumentert forskriftsavvik i 32 saker. Det var omlag 14 % av sakene.

Der det var dokumentert forskriftsavvik ble dette dokumentert i rapports form, i tillegg ble det i 23 saker også dokumentert med foto. I de ni sakene hvor det manglet foto, var tre saker kodet etter strl. § 239 og seks dødsulykker kodet etter vtrl. § 3.



Figur 24: Forskriftsavvik dokumentert (n=231)

Gjennomgangen viser at det i kun 6 % av sakene (15 saker) var registrert at teknisk avvik/last har medvirket til ulykken. Dette var tre strl. § 239-saker, og ti dødsulykker etter vtrl. § 3. Det var én sak etter strl. § 238 og det samme for sak kodet etter vtrl. § 3 med betydelig skade. Forklaringen på små tall for skadesakene kan også her være at kjøretøy i disse sakene i liten grad ble sikret for teknisk undersøkelse.

Mandat til teknisk undersøkelse

Vi har ved gjennomgangen funnet at det oftest ble anmodet om slik bistand fra Statens vegvesen, med hensyn til teknisk undersøkelse av kjøretøy. I mange saker var det en skriftlig anmodning til Statens vegvesen om slik undersøkelse. Anmodningen fremsto etter vår vurdering i for stor grad som generelle, og det var ikke alltid spesifisert hva slags bistand eller undersøkelse det ble anmodet om.

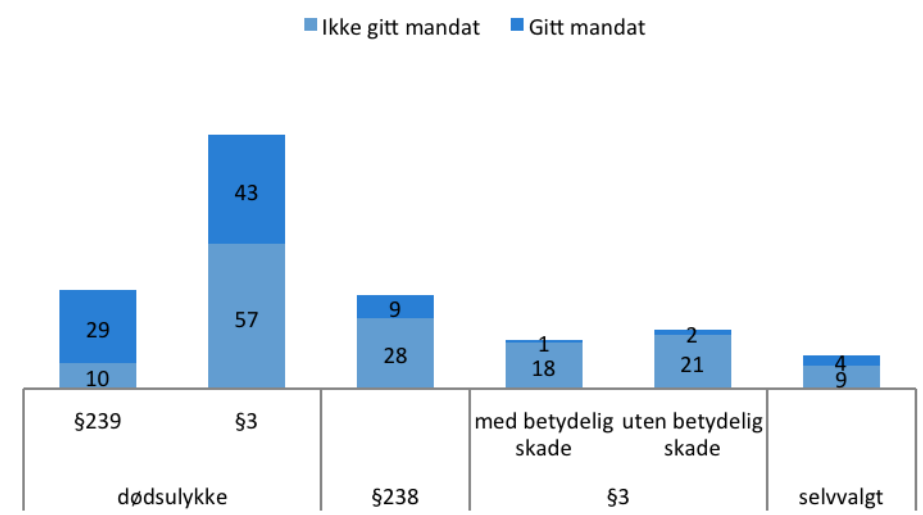
Undersøkelsen viste som illustrert i figur 25, at av samtlige saker (231) var det gitt mandat for teknisk undersøkelse til Statens vegvesen i 38 % av sakene.



Figur 25: Mandat for teknisk undersøkelse til Statens vegvesen (n=231)

Gjennomgangen viste (figur 26) at av 118 saker hvor Statens vegvesen hadde gjennomført teknisk undersøkelse av involvert kjøretøy, så hadde det ikke vært skrevet mandat i 30 % av sakene (35 saker). Av disse var det fire strl. § 239-saker, 27 dødsulykker kodet etter vtrl. § 3 og én strl. § 238-sak, samt tre ulykker kategorisert som selvvalgt. En mulig forklaring kan ha vært at bistandsanmodningen hadde fremkommet muntlig enten på stedet eller senere i etterforskingen. Vi har imidlertid ikke foretatt undersøkelser for å kartlegge dette.

Vi fant videre at det i seks saker var skrevet mandat, men at det ikke ble registrert at det er gjennomført teknisk undersøkelse.



Figur 26: Mandat for teknisk undersøkelse til Statens vegvesen (n=231)

6.1.2 Ekstern teknisk sakkyndighet

Det er i første rekke Statens vegvesen som gir sakkyndig bistand til politiet i forbindelse med trafikkulykker. Statens vegvesen har kompetanse til å gjennomføre teknisk kontroll og vurdering av kjøretøyets tilstand. I mange saker kommer de også ut på skadestedet enten i egenskap av Statens vegvesens ulykkesgruppe (UG) utsendt av Statens vegvesen for å innhente opplysninger til bruk i UAG rapportene eller på anmodning fra politiet. Ofte er det samme person som fyller flere funksjoner.

I vår analyse av sakene registrerte vi at den sakkyndige vurdering av sportolking, hastighetsberegning og fysikk i kollisjonen varierte svært i kvalitet. Statens vegvesen har en håndfull tjenestemenn og kvinner med meget gode kunnskaper og analytiske evner. De behersker åpenbart fagfeltet og har nødvendig dataverktøy til hjelp i sine analyser. Arbeidsgruppen er kjent med at Vegdirektoratet siden 2012/13 har jobbet med å kvalitetssikre utdanning og kompetanse hos ulykkesgranskere med mål om å sikre at kompetanse innen fysikk og skademekanikk tilsvarer ingeniørnivå. Dette i erkjennelse av at Statens vegvesen sine representanter ikke har tilstrekkelige ferdigheter i analyse og illustrasjon og manglende kriminalteknisk tilnærming til rapportskrivning og fotodokumentasjon. Verdien av deres rapporter og vitnemål kan derfor være av begrenset verdi for etterforskningen.

I noen saker var det benyttet spesielle sakkyndige fra offentlige institusjoner og private firmaer og slike analyser kan få avgjørende betydning i en straffesak. Vi registrerte at det var store variasjoner i kvalitet og etterrettelighet i slike arbeider.

Slike rapporter krever en god pedagogisk fremstilling, slik at sakens aktører og rettens medlemmer kan forstå hva den sakkyndige mener.

I noen saker brukte eksterne sakkyndige mye energi på å imøtegå andre sakkyndige. Sakkyndig virksomhet kan ofte være et partsinnlegg og man har et behov for å få slike uttalelser vurdert av andre. Vi har i analysen registrert at sakkyndige har valgt å legge inn for store «sikkerhetsmarginer» i sine beregninger.

Undersøkelsen viste også at sakkyndige benyttet direkte utdaterte eksempler i forbindelse med vurdering av EES verdier (Energy Ekvivalent Speed)¹¹. Jf. eksempel 10 under. I en møteulykke der en større BMW kolliderer med en Suzuki som foretok venstresving foran møtende var det strid mellom påtalemyndighetens sakkyndige fra Statens vegvesen og siktedes sakkyndige fra et privat firma. Begge brukte PC programmet «Scan Crash» og kom til forskjellige resultater. Programmet for datasimulering er avhengig av at man legger inn korrekte grunnverdier.

Grunnverdiene velges ut fra målinger, skjønn, og ved sammenligning av kollisjoner med andre biler. I den aktuelle saken brukte det private firmaet bl.a. bilder av biler som ikke samsvarte med ulykkesbilene. Suzuki blir sammenlignet med kollisjonskreftene på en VW Golf, og BMW fra 2000-tallet ble sammenlignet med eldre Mercedes som kom på markedet i 1970-årene.

Det er arbeidsgruppens oppfatning at en slik måte å analysere hastighet i kollisjonen på er direkte feil, og ikke minst uetisk. Problemet ble påpekt allerede i 2010 i en rapport utarbeidet på oppdrag fra Landsforeningen for trafikkskadde (McHenry Consultants Inc. North Carolina USA, 2010).

11 Eksempler på feil bruk av biltyper fra bilcrash database.



Eksempel 10

Det er flere måter å beregne eller rekonstruere hastigheter og bevegelser i forbindelse med en kollisjon. Et godt utvalg av slike metoder er nærmere beskrevet i «Accident Reconstruction Guidelines» (Tomasch, 2004), som er et produkt med utspring i «Pan European Coordinated Accident and Injury Databases». Begge metodene har imidlertid den svakhet at et godt resultat er avhengig av gode inngangsverdier.

6.1.3 Analyser

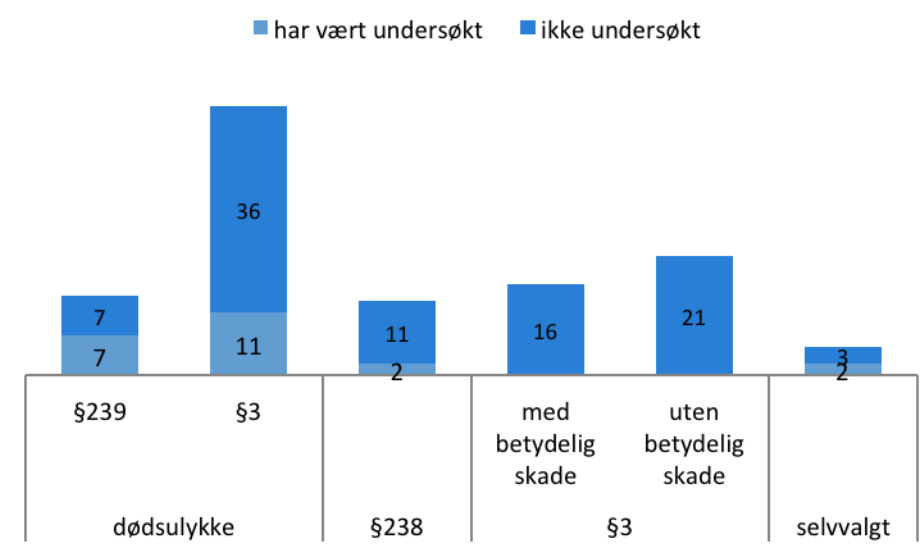
Mobiltelefon

Arbeidsgruppen undersøkte om politiet hadde etterforsket i forhold til bruk av mobiltelefon i forbindelse med ulykken. Utgangspunktet for kartleggingen var at det i 1999 ble innført «Forskrift om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn». Innføringen av forbudet er begrunnet i den økte ulykkesrisikoen som oppstår ved bruk av håndholdt mobiltelefon under føring av motorvogn. På vegne av Statens vegvesen gjennomførte Opinion en landsomfattende undersøkelse i august 2015, som bekreftet ulykkesrisikoen. I undersøkelsen framkom det at 20 % av de spurte innrømmet å ha kommet over i motgående kjørefelt på grunn av distraksjoner, og hvor bruk av mobiltelefon var en av årsakene. Til tross for at Opinions undersøkelse ble gjennomført etter ulykkene i vår undersøkelse, illustrerer det likevel hvor viktig det er å undersøke mobiltelefonbruk under kjøring i forbindelse med alvorlige ulykker.

I saksgjennomgangen vurderte arbeidsgruppen først om problemstillingen, bruk av mobiltelefon, var relevant for den aktuelle saken. Deretter undersøkte vi om politiet hadde fore-

tatt tiltak for å undersøke de implisertes mobiltelefonbruk like forut for, og under ulykken.

Arbeidsgruppen fant at det var relevant å gjøre undersøkelser om mobiltelefonbruk i 116 av de 231 sakene. Vi registrerte at mobiltelefonbruk var undersøkt i kun 20 % av disse sakene. Funnene er nærmere illustrert i figur 27.



Figur 27: I tilfeller der mobilbruk burde vært undersøkt (n=116)

I saker som ble avgjort etter straffeloven § 239 registrerte vi at mobiltelefonbruk var undersøkt i halvparten av sakene (7 av 14). Når det gjaldt dødsulykkene etter vtrl. § 3 var det bare gjort undersøkelser i 11 av 47 saker (23 %).

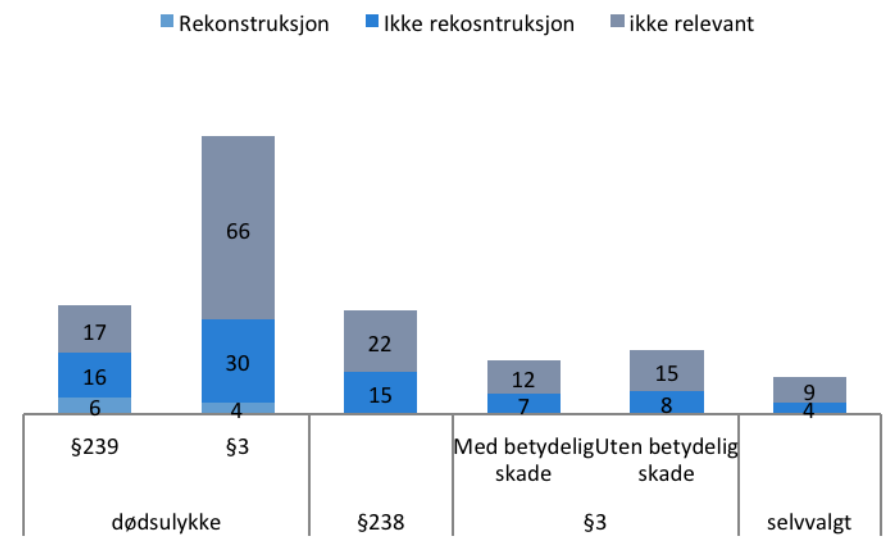
I saker med betydelig skade som ble avgjort etter strl. § 238 var mobiltelefonbruk undersøkt i kun to av 13 saker (15 %).

I selvvalgte ulykker var det små tall, men likevel var det slik at det ble gjort undersøkelser i to av fem saker (40 %), hvor problemstillingen ble vurdert som relevant.

Ut i fra funnene i undersøkelsen, mener arbeidsgruppen at det er viktig at politiet allerede helt i starten på etterforskingen av alvorlige trafikulykker, øker fokus på distraksjoner som bruk av håndholdt mobiltelefon som årsak eller medvirkende årsak til at ulykken inntraff.

6.1.4 Rekonstruksjon

Under saksgjennomgangen tok arbeidsgruppen først stiling til om rekonstruksjon var relevant i etterforskingen av saken. Deretter ble det kartlagt om det var foretatt rekonstruksjon.



Figur 28: Rekonstruksjon (n=231)

Vi fant at det var foretatt hel eller delvis rekonstruksjon i seks saker som ble avgjort etter strl. § 239 , og i fire dødsulykker som ble avgjort etter vtrl. § 3 (figur 28). Vi fant ikke at det var gjennomført rekonstruksjon i noen saker som var avgjort etter strl. § 238.

Rekonstruksjon består i å prøve å gjenskape situasjonen og ulykkesstedet, ved å samle impliserte og vitner for å opplyse saken, samt for å dokumentere med foto og video. For å få en god oversikt over motsetninger og likheter i forklaringene, samt få oversikt over siktmuligheter og begrensninger, kan rekonstruksjon være helt avgjørende for vurdering av saken.

Rekonstruksjon må ikke forveksles med rettens befaringsforbindelse med straffesaksbehandlingen.

For å kunne foreta en god rekonstruksjon må foto, illustrasjon og polititegning være av god kvalitet.

En del dataanimasjoner i forbindelse med beregning av hendelsesforløp og hastighet er ikke en rekonstruksjon foretatt på åstedet, men en tolkning av opplysninger og spor nedtegnet i sakens dokumenter. Slike simuleringer betinger ofte at man må ut å ta egne mål på grunn av manglende polititegning av brukbar kvalitet.

Arbeidsgruppen gjennomgikk to saker hvor fotgjengere ble påkjørt og drept da de krysset over veien i mørket utenfor oppmerket gangfelt. Den første ulykken skjedde på trefeltsvei i bystrøk hvor fotgjenger krysset skrått over veien. Politiet gjorde et relativt grundig åstedsarbeid, laget god illustrasjonsmappe og tok gode avhør som førte fram til en tiltale-

beslutning. Etter at saken ble overført til ny aktor ble det også tatt en ny vurdering av tiltaltes utviste uaktsomhet. Det førte til at tiltalebeslutningen ble trukket like før hovedforhandlingen. Vurderingen om å trekke tiltalebeslutningen ble tatt etter en ny åstedsundersøkelse. Etter arbeidsgruppens oppfatning burde denne saken vært opplyst med rekonstruksjon på et tidligere tidspunkt i etterforskingen. Da ville også saksbehandlingstiden blitt kortere. I den andre saken krysset fotgjengeren en tofelts mørk landevei løpende ut bak en bil hvoretter hun ble påkjørt. Politiet foretok en grundig etterforskning, hvor det også ble gjennomført en rekonstruksjon av siktforhold.

Rekonstruksjoner er egnet til å opplyse utvist uaktsomhet i svært mange saker, og arbeidsgruppen mener derfor det bør brukes i større grad. Vi har ikke lagt avgjørende vekt på manglende rekonstruksjoner i kvalitetsvurderingene.

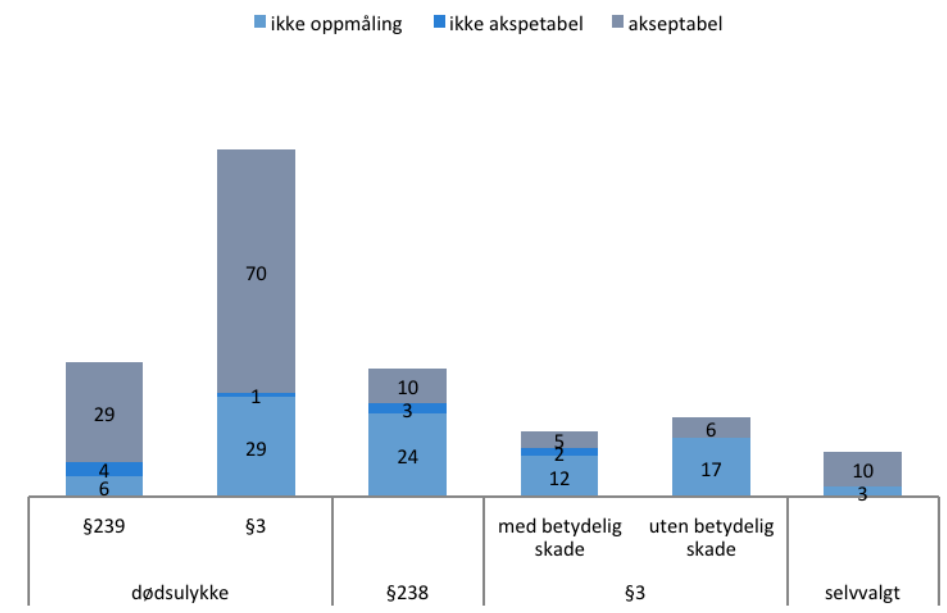
6.1.5 Beregning av hastighet

I forbindelse med etterforskning av alvorlige trafikkulykker, er det ofte nødvendig å finne ut hvilken hastighet de impliserte kjøretøyene hadde forut for trafikkulykken. Politiet kan benytte flere ulike metoder til å beregne eller rekonstruere hastigheter og bevegelser i forbindelse med kollisjoner. I moderne kjøretøy ser vi at det i økende grad er mulig å hente ut data som kan bearbeides for å finne hastighet forut for kollisjonen. I trafikkulykker hvor tyngre kjøretøy er involvert kan data fra ferdsskriver hentes ut. Etter korreksjon vil de kunne vise nøyaktig hastighet.

Hastighet kan også beregnes ut fra skademeknikken på kjøretøyene ved å måle innpreset på karosseriet med de såkalte EES-verdier, noe vi har redegjort for under teknisk sakkyndighet.

Politiet kan også beregne hastighet ut fra avsatte spor på åstedet. Dette betinger at det blir foretatt nøyaktige og gode oppmålinger av spor. Sporene som blir målt opp må sikres med foto, og nedtegnes i en polititegning.

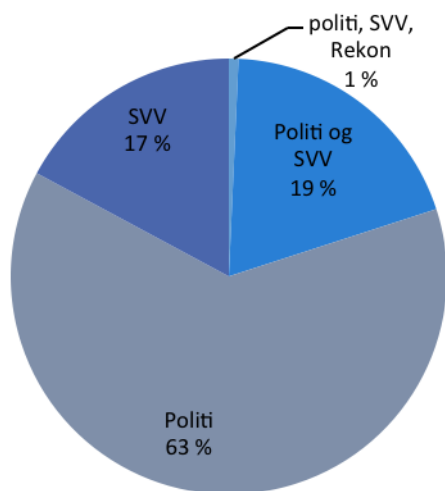
Arbeidsgruppen har kartlagt oppmåling av spor på åstedet i alle sakene. Vi har funnet at det var gjort akseptable oppmålinger i 56 % av sakene. Arbeidsgruppen har lagt terskelen for akseptabel oppmåling til de tilfeller hvor oppmålingen har vært egnet til hastighetsberegning. Vi registrerte at de fleste oppmålingene tilfredsstillt kravene til oppmåling og dokumentasjon av spor. Det var få saker (4 %) hvor oppmålingene var «ikke akseptabel». Manglende oppmålinger har fratatt politiet muligheten til å beregne hastighet i 40 % av sakene.



Figur 29: Er det foretatt oppmålinger, fordelt på sakstype (n=231)

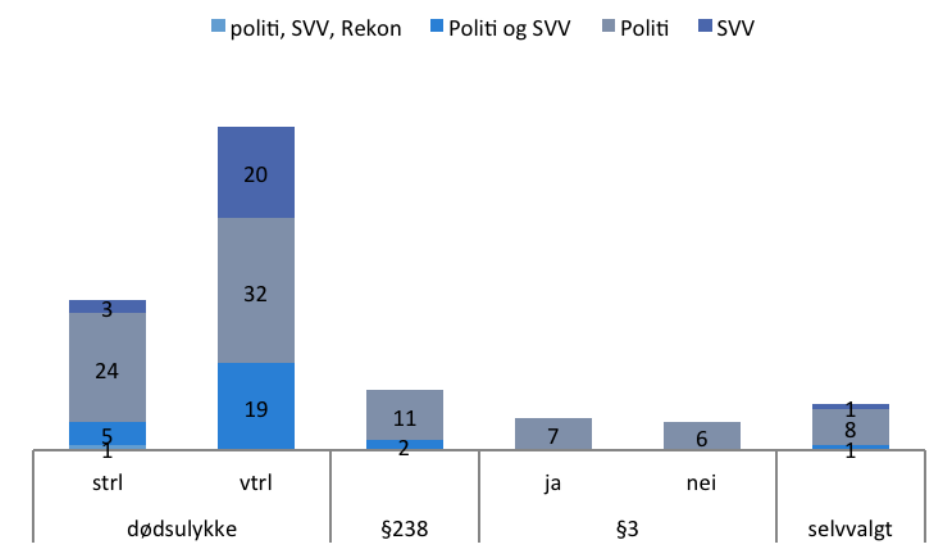
Figur 29 viser at politiet i større grad opptar mål i de alvorligste sakene, som etter strl. § 239 og dødsfølge etter vtrl. § 3. Arbeidsgruppen utelukker ikke at manglende oppmålinger med påfølgende hastighetsberegning i saker med dødsfølge har resultert i både mildere subsumsjon og uriktige henleggelse.

Figur 30 viser videre at det manglet eller at det var «ikke akseptabel» oppmåling i 73 % av sakene subsumert etter strl. § 238. Arbeidsgruppen mener det er uheldig da ikke alle sider ved uaktsomheten ble opplyst. Vi registrerte også den samme tendensen i sakene som ble avgjort etter vtrl. § 3 med betydelig skade, og uten betydelig skade.



Figur 30: Der det er gjennomført oppmåling, hvem har gjennomført oppmålingene (n=140)

Gjennom kartleggingen av hvem som foretok oppmålinger fant vi at politiet hadde foretatt oppmålinger av spor i 63 % av sakene. Videre registrerte vi at politiet hadde overlatt oppmålingsarbeidet til Statens vegvesen i 17 % av tilfellene, samt at det hadde vært et samarbeid mellom politiet og Statens vegvesen i 19 % av tilfellene.



Figur 31: Der det er gjennomført oppmåling, hvem har gjennomført oppmålingene, fordelt på sakstype (n=140)

Figur 31 viser at politiet fikk bistand av Statens vegvesen i dødsulykkene, og en liten andel (to saker) av sakene etter strl. § 238. I de øvrige sakene hadde ikke politiet fått bistand fra Statens vegvesen.

Av de ikke akseptable oppmålingene var åtte foretatt av politiet og to av Statens Vegvesen.

Figur 32 viser at i 92 % av tilfellene hvor spor ble sikret var sporene knyttet til involvert kjøretøy i saken. I 5 % (fem saker) av sakene var det ikke en knytning mellom sikrede spor og kjøretøy.

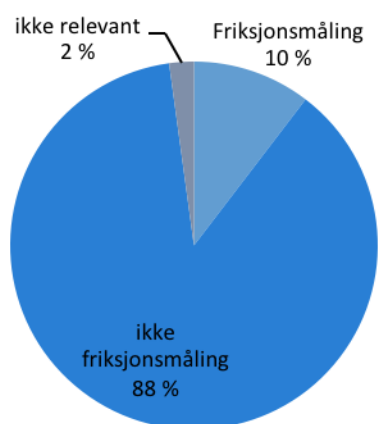


Figur 32: I tilfeller der det er identifisert kjørespor, er det gjort kobling mellom kjørespor og kjøretøy (n=98)

Alle de nevnte sakene var dødsulykker, og to av sakene var kodet som overtredelse av strl. § 239.

I forbindelse med beregning av hastighet på bakgrunn av sporavsetting må friksjonen være en kjent faktor. Friksjonsmåling foretatt på åstedet kort tid etter hendelsen vil gi så nøyaktige verdier som mulig. I de tilfellene friksjonen ikke er målt må det settes en valgt friksjonskoeffisient i forbindelse med beregningen av hastigheten. Den verdien må settes lavere enn reell friksjon for å gi sikkerhetsmargin.

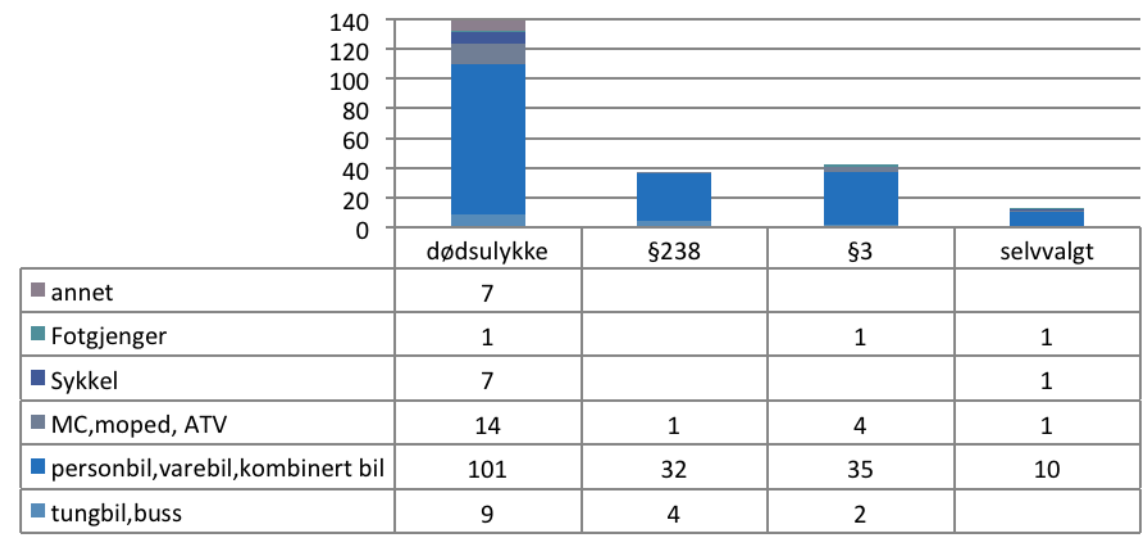
Under saksgjennomgangen viste det seg at det kun var gjennomført friksjonsmåling i 10 % av sakene, og i det vesentligste i de mest alvorlige sakene (figur 33).



Figur 33: Foretatt friksjonsmåling (n=231)

6.1.6 Tungbil

Analysen viste at tunge kjøretøy var involvert i mange alvorlige ulykker, også med dødelig utgang. Videre viste analysen at selv om de tyngre kjøretøyene var involvert i trafikkuulykker, var de ikke så ofte årsak eller utløsende faktor for hendelsen. Det fremkommer av figur 34 for «type kjøretøy, gjerningsperson» at fører av lastebil og buss var skyld i ni dødsulykker, herunder ulykker subsumert etter strl. § 239 og vtrl. § 3, fire ulykker med alvorlig skade subsumert etter strl. § 238. I tillegg var det to ulykker fra utvalget med vtrl. § 3-saker med betydelig skade. I studien har vi gjort funn som gir grunn til å anta at ytterligere to henlagte saker med involvert tungbil burde fått en annen påtalemessig avgjørelse.



Figur 34: Type kjøretøy til gjerningsperson (n=231)

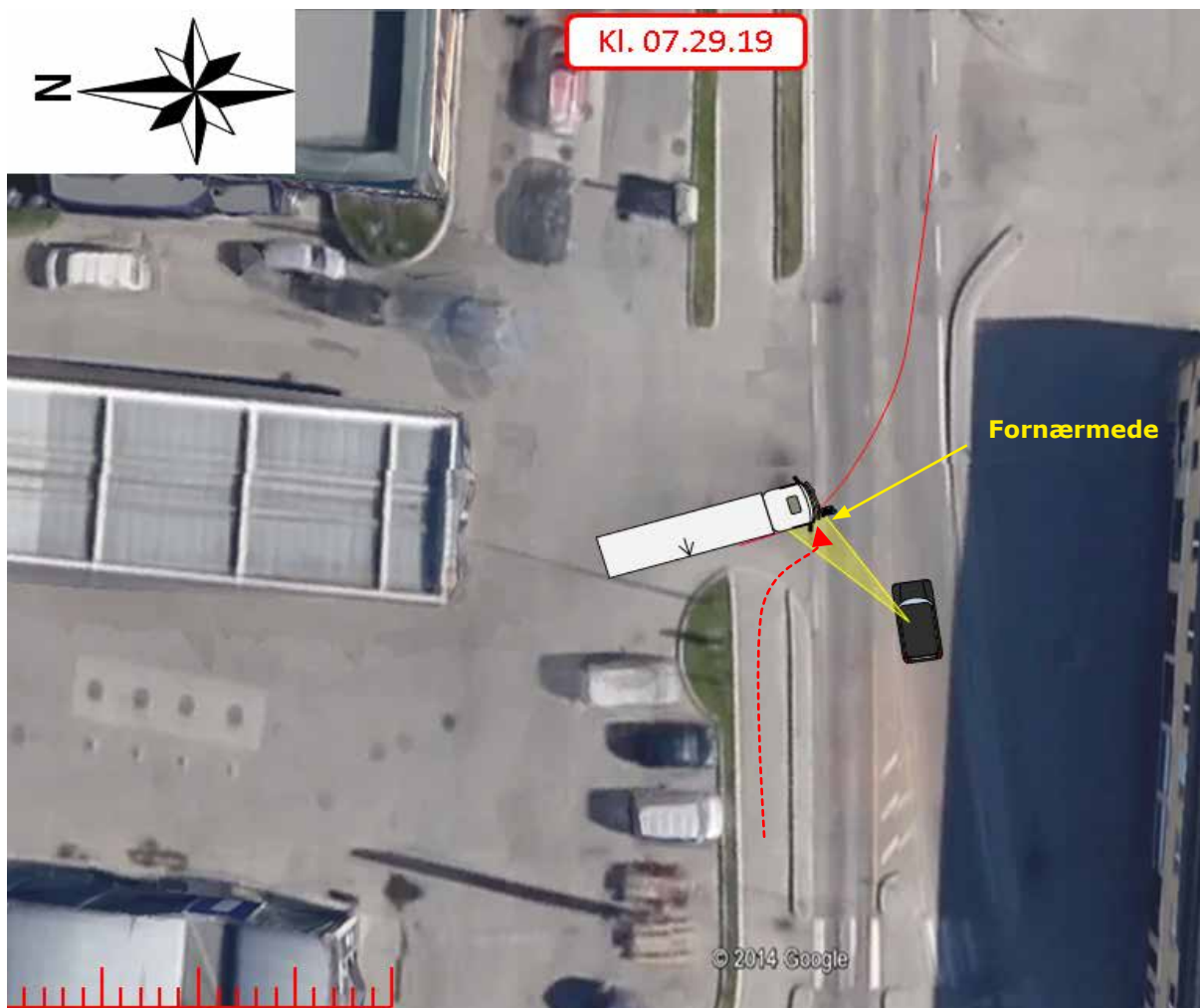
I en del av sakene hvor tunge kjøretøy var involvert, og fører hadde utvist uaktsomhet skyldes det i stor grad uaktsomhet i forhold til manglende kontroll av «blindsoner». I utvalget har vi sett at denne type ulykker i særlig grad rammer fotgjengere. Tunge kjøretøy og spesielt lastebiler har betydelige blindsoner hvor fører må ha særlig fokus på fotgjengere under kjøring. Vi har funnet flere tilfeller hvor fører av både lastebil og buss ikke har vært tilstrekkelig bevisst på problemstillingen. Fører må aktivt søke å avklare de områdene som dekkes av blindsonene for å unngå alvorlig trafikkulykker.

De syv dødsulykkene som er rubrisert under «annet» involverer flere traktorer, landbruksmaskiner og en hjulgående gravemaskin. Dette er maskiner som har store utfordringer med utsyn og sikt ettersom maskinenes konstruksjon og arbeidsredskaper forårsaker relativt store blindsoner. I tillegg utgjør en del av de påmonterte redskapene en særlig fare og forårsaker betydelig skade og død selv ved lave hastigheter. Maskinene vil også ha begrenset mulighet til å følge samme hastighet som de øvrige trafikantene. Store hastighetsforskjeller og stor masse vil i fysikken bety store skader.

Tynge kjøretøy gir ofte etterforskingen data fra digital ferdsskriver. Det kan ha stor betydning for en senere rekonstruksjon og plassering av enhetene, samt hastigheter og krefter i kollisjonen. Muligheter som bare i noen grad har blitt benyttet i de sakene vi har gjennomgått. I flere av sakene var innhentede data feiltolket eller ikke tolket i det hele tatt til tross for at de ble lastet ut og lagret. Det var i første rekke Statens vegvesen som kan bistå politiet med slik nedlasting. I tillegg har UP sine tungbil-patroljer og noen patroljer i Oslo politidistrikt både egnet utstyr og kompetanse.

Når data er sikret bør de analyseres i forhold til hastighet. Det bør måles i meter per sekund og utkjørt distanse per sekund. Videre bør også retardasjon og aksellerasjon beregnes i meter per sekund. Våre funn kan tyde på at kompetansen på dette punktet hos Statens vegvesens trafikkstasjoner er noe varierende. På bakgrunn av analysene kan etterforskingen med stor sikkerhet plassere kjøretøyene tilbake sekund for sekund fra stopposisjonen etter uhellet.

Vi har gjort en analyse av en sak hvor en lastebil kjørte over en eldre kvinne som til fots krysset foran lastebilen på eller ved en gangvei, se eksempel 11.



Eksempel 11

Under etterforskingen la både politiet og Statens vegvesen til grunn sjåførens forklaring og tidsangivelse, til tross for at den verken var riktig eller verifisert. Data fra bilens ferdsskriver var sikret, men de var ikke analysert. Arbeidsgruppen anmodet om, og fikk oversendt dataene på forespørsel fra Statens vegvesen. Det ble deretter foretatt en analyse, som illustreres i eksempel 12.

Føreren av lastebilen opplyste at han hadde stått stille i ca. ett minutt før utkjøring. Sakkyndige fra Statens vegvesen bekreftet det uten analyse. Analysen viste at han på det meste stod stille i bare 16 sekunder.

07:28:44	10	2,778
07:28:45	10	2,778
07:28:46	10	2,778
07:28:47	9	2,5
07:28:48	8	2,222
07:28:49	5	1,389
07:28:50	3	0,833
07:28:51	2	0,556
07:28:52	2	0,556
07:28:53	1	0,278
07:28:54	1	0,278
07:29:00	0	0
07:29:01	1	0,278
07:29:02	1	0,278
07:29:03	1	0,278
07:29:04	0	0
07:29:05	0	0
07:29:06	0	0
07:29:07	0	0
07:29:08	0	0
07:29:09	0	0
07:29:10	0	0
07:29:11	0	0
07:29:12	0	0
07:29:13	0	0
07:29:14	0	0
07:29:15	0	0
07:29:16	0	0
07:29:17	0	0
07:29:18	0	0
07:29:19	0	0
07:29:20	3	0,833
07:29:21	7	1,944
07:29:22	9	2,5
07:29:23	11	3,056
07:29:24	13	3,611
07:29:25	12	3,333
07:29:26	10	2,778
07:29:27	6	1,667
07:29:28	2	0,556
07:29:29	1	0,278
07:29:30	0	0

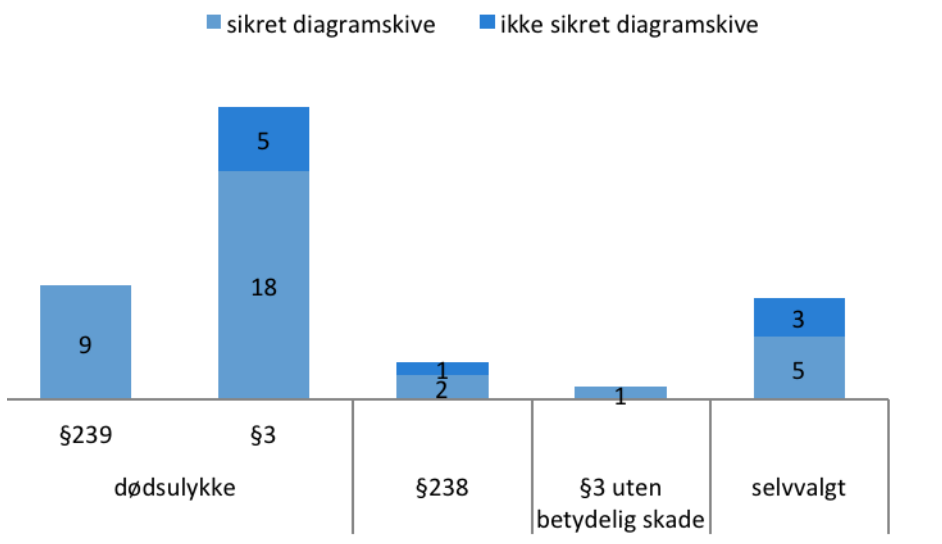
Lastebil stopper 6 sek. på gang- og sykkelbane for så å kjøre frem ca. 1 meter i løpet av 3 sekunder før stopp.

Lastebil står stille på tvers av gang- og sykkelbane i 16 sek.

Lastebil kjører over fornærmede mest sannsynlig i løpet av de første 2-5 meter.

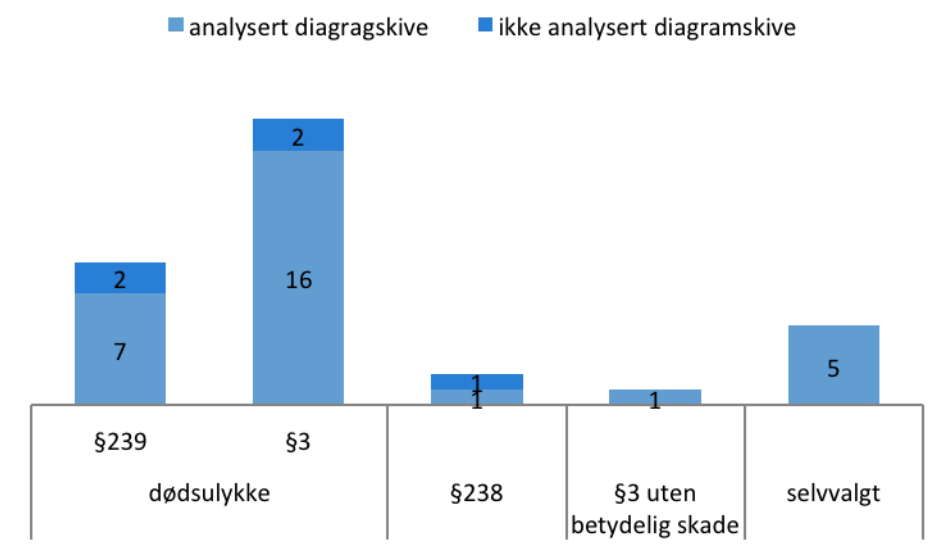
Eksempel 12

I saker hvor tungbil har vært involvert har vi ikke sett tilfeller av at politiet har utredet førers arbeidssituasjon og totale arbeidsbelastning. I de tilfeller det var gjort en analyse strekker den seg ikke lengre enn til kjøre- og hviletiden.



Figur 35: Sikring av ferdskriverdata/diagramskive (n=44)

Politiet eller Statens vegvesen sirkret ferdskriverdata/diagramskive fra 35 kjøretøy, og i fem av sakene ble det aldri gjennomført analyser til tross for at data var beslaglagt (figur 35). I ni saker ble ikke kjøre- og hviletidssdata sikret til tross for at det var mulig å sikre dataene. Det er arbeidsgruppens standpunkt at kjøre- og hviletidsdata bør sikres i alle saker hvor tunge kjøretøy var involvert.



Figur 36: Analyse av diagramskive i tilfeller der diagramskive er sikret (n=35)

Arbeidsgruppen antar at manglende analyse av allerede sikrede data kan bero på at man har fastslått at det tunge kjøretøy ikke var årsak til uhellet. Vi vil allikevel påpeke at slik

analyse vil kunne gi verdifulle data for å anslå kreftene i kollisjonen, og derved hastighet på utløsende kjøretøy.

6.2 Sakkyndig

I behandlingen av dødsulykker og alvorlige trafikksaker har politiet behov for sakkyndig bistand til ulike vurderinger. Det er vurderinger i forhold til avdøde, fornærmede, siktede, tekniske spørsmål og åstedsforhold. Vi har valgt å dele opp fremstillingen i forhold til de nevnte kategoriene.

6.2.1 Fornærmede

Sakkyndig bistand i forhold til avdøde er behandlet under sakkyndig likundersøkelse, og vil ikke bli ytterligere kommentert her.

Vi har imidlertid sett at vurderingen av hva som er betydelig skade i forhold til strl. § 238 kan volde problemer. I de tilfeller det forelå sykemelding for full arbeidsudyktighet, og fornærmede var yrkesaktiv synes det som at politi og påtalemyndighet hadde løst utfordringen. Det skyldes nok at det er klar rettspraksis på at 100 % sykemelding over fire måneder tilfredsstiller kravet til betydelig skade på legeme eller helbred. I de tilfeller det er 100 % sykemelding og fornærmede etter hvert får bedret arbeidsevne med delvis sykemelding oppstår det utfordringer.

Tilsvarende utfordringer oppstår når fornærmede er skoleelev, pensjonist, ufør, syk eller sykemeldt av andre årsaker. I saksgjennomgangen fant vi en frifinnelse for overtredelse av strl. § 238, da kravet til betydelig skade ikke var oppfylt. Det ble imidlertid domfellelse for overtredelse av vtrl. § 3, og overtredelsen var grov ettersom siktede sovnet og kolliderte i motgående kjørefelt. Aktors dokumentasjon under hovedforhandlingen i tingretten var derimot ikke egnet til å dokumentere hvilke skader som relaterte seg til kollisjonen, og hvilke skader fornærmede hadde forut for hendelsen. I den saken skulle etterforskingen avklart hvilke skader som relaterte seg til kollisjonen. Det kunne vært opplyst ved bruk av sakkyndig under etterforskingen.

Vi har sett to tilfeller av at et mindre politidistrikt har sendt begjæring til tingretten for oppnevning av medisinsk sakkyndig, med mandat for å fastslå fornærmedes skadeomfang. Begjæringene ble tatt til følge, og de sakkyndige uttalte seg under hovedforhandlingene. Praksisen synes å forenkle politiets etterforskning, samt at den bedrer påtalemyndighetens vurderingsgrunnlag. I tillegg tilføres etterforskingen et kvalitetssikringselement. Under hovedforhandlingen vil en sakkyndiguttalelse bidra til at saken blir bedre opplyst. Aktor og retten kan forholde seg til den sakkyndige, og ikke utelukkende til innsendte epikriser og sykemeldinger.

Arbeidsgruppen mener det er uttrykk for en god praksis, som bør vurderes innført i en «dreiebok» for «best practice» ved politidistriktene i saker hvor det er grunn til å tro at skaden blir betydelig.

6.2.2 Siktete

Rus

Under etterforskingen har politiet benyttet sakkyndige i forbindelse med utredning av siktete i ulike sammenhenger. Sakkyndig uttalelse fra Folkehelseinstituttet (FHI) i tilknytning til siktetes ruspåvirkning under kjøringen fremstår for arbeidsgruppen som den hyppigst benyttede. Det var gjerne de tilfeller hvor siktete var ruset på stoffer som ikke er omfattet av forskrift om faste grenser, eller hvor det ikke er straffutmålingsgrenser. I tillegg har vi registrert tilfeller hvor sakkyndige har foretatt en tilbakeregning for å belyse påvirkning av alkohol siktete hadde under kjøretidspunktet. Dette er problemstillinger det synes som om politiet behersker under etterforskingen, og hvor det søkes sakkyndig bistand.

Syn

Bruk av sakkyndige er relevant også i andre tilfeller uten at vi har sett at det er brukt i særlig grad. I noen tilfeller registrerte vi uttalelser fra siktete selv, enten på åstedet eller i avhør, som burde ha foranlediget nærmere undersøkelser. Det kan være uttalelser som «Jeg så han ikke». Utsagn som dette tolkes tilsynelatende som et utslag av uoppmerksomhet under kjøring, men vi har også sett ett tilfelle hvor påtaleansvarlig i et mindre politidistrikt tolket utsagnet eller hendelsen noe mer bokstavelig. Det medførte at siktetes syn ble utredet. Det skjedde ved oppnevning av øyelege for sakkyndig undersøkelse. Faktum i saken var at siktete innhentet og kjørte på en rullerløper, som beveget seg på samme side og i samme fartsretning. Oppnevningen av den sakkyndige øyelegen resulterte i at politiet kunne fastslå gjennom etterforskingen, at det ikke var svekket syn som var årsaker til at siktete ikke så rullerløperen. Tiltaket fremstår som svært adekvat, og etter arbeidsgruppens oppfatning bør det gjøres i mye større grad.

Under saksgjennomgangen har arbeidsgruppen kartlagt synskorreksjon som vilkår for førerrett. I sakene etter strl. § 239 var det totalt 35 overlevende gjerningsmenn. I seks saker var synskorreksjon stilt som vilkår for å føre motorvogn. I saker med dødsfølge kodet som vtrl. § 3 var det krav til synskorreksjon i tre av 22 saker. I strl. § 238-sakene var det fem av 37 førere som skulle ha benyttet synskorreksjon, og i vtrl. § 3 med betydelig skade var det ingen av de 19 som skulle hatt synskorreksjon. I forbindelse med åstedsarbeid og etterforsking hadde politiet sjekket synskorreksjon i ett tilfelle. Det var i en strl. § 239-sak. Det tilsvarer om lag 0,7 % av sakene. Prosenten er beregnet i forhold til den medisinske statusen ved utstedelsen av førerretten. Påfølgende synsutvikling er ikke tatt med i betraktningen. Det var heller ikke nattsynet, som mange opplever allerede ved 40-års alderen begynner å svekkes.

Av saksutvalget registrerte vi at 51 av ulykkene hadde skjedd da det var mørkt, og 22 av ulykkene skjedde på steder uten belysning. Ingen av sakene var etterforsket med formål å belyse om svekket nattesyn kan ha hatt betydning for at ulykkene skjedde. Politiet spurte om nattesyn i ett avhør av én siktet. Arbeidsgruppen mener det er viktig at det rettes større fokus mot syn, og at det i økende grad bør vurderes å involvere sakkyndige for å klargjøre saken.

Rettspsykiatrisk undersøkelse

I to saker med dødsfølge ble det under etterforskingen stilt spørsmål om siktede var dement, og om betingelsene for straffbarhet var tilstede. I den første saken hadde siktede brutt vikeplikten ved sving til venstre og kollidert med en MC. MC-fører døde. I den andre saken ble en fotgjenger påkjørt og drept da hun krysset over veien i dagslys på et oversiktlig sted. Under begge etterforskingene ble det først stilt spørsmål om rettspsykiatrisk undersøkelse for å undersøke strafferettslig tilregnelighet, etter at sakene var sendt inn til statsadvokaten med siktelse og forslag om tiltale. Det kan synes som at politiet ikke i tilstrekkelig grad vurderte denne problemstillingen i trafikksaker. Vi har imidlertid sett flere henleggelse etter bevisets stilling uten at det foreligger rettspsykiatrisk undersøkelse. Det var i saker hvor eldre førere på rent objektivt grunnlag hadde forvoldt uaktsomt drap. Det er grunn til å tro at det også var grunnlag for å vurdere rettspsykiatrisk undersøkelse i de henlagte sakene.

Sovning

Under saksgjennomgangen har vi sett påfallende mange kollisjoner i motgående kjørefelt hvor fører hadde sovnet. I flere tilfeller fremkom det at siktede allerede på åstedet opplyste at han eller hun hadde sovnet, og at det var årsaken til hendelsen. Vi har også registrert at politiet ikke har stilt relevante spørsmål som er egnet til å skape notoritet over siktedes uttalelser i forhold til tretthet og sovning under kjøringen. I den forbindelse vil vi trekke fram en frifinnelse for overtredelse av strl. § 238. Det var tiltale for at siktede var trett eller sovnet under kjøring, kom over i motgående kjørefelt i en tunnel og kolliderte med en møtende bil. Fører i den møtende bilen ble påført betydelige skader. Tiltalte opplyste til noen vitner på åstedet at han trodde han hadde sovnet, og at det var årsaken til at han kom over i motgående kjørefelt.

Under hovedforhandlingen anførte aktor at det måtte legges til grunn at tiltalte hadde sovnet ettersom han hadde nevnt det for vitnene. Det ble videre anført at når tiltalte sovnet, måtte han ha merket at han var trøtt. Retten uttalte imidlertid at den ikke var enig i det. Når det gjelder bruk av rettsoppnevnt sakkyndige er arbeidsgruppen kjent med at det normalt ikke skal benyttes sakkyndige innenfor de tema som dekkes av allmennkunnskap. Til tross for at allmennkunnskap tilsier at en merker tretthet før sovning bak rattet, burde politiet å ha begjært oppnevning av sakkyndig i denne saken. Medlemmer av arbeidsgruppen har sett tilsvarende problemstillinger utenfor denne undersøkelsen, og mener sakkyndig psykologi/søvneksperter burde vært vurdert oppnevnt i tilfeller som ovennevnte, for blant annet å vurdere om siktede hadde en søvnsykdom.

Arbeidsgruppen har kartlagt bruken av sakkyndige under etterforskingen og under irettføringen. Vi har imidlertid ikke skilt mellom sakkyndige vitner og sakkyndige. Kartlegging av funn i sakene viser at det benyttes både medisinske og tekniske sakkyndige.

6.3 Omkomne

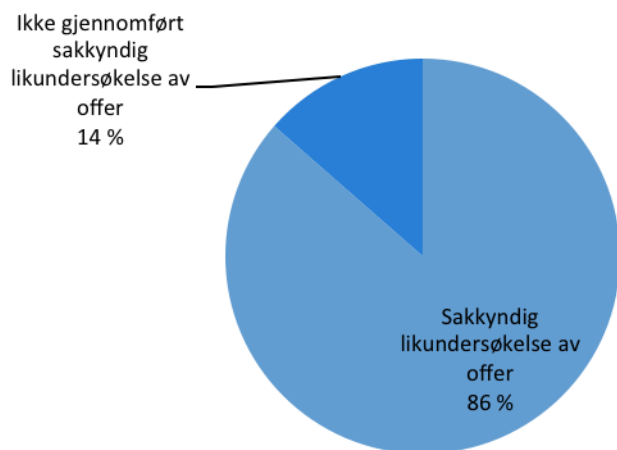
6.3.1 Sakkyndig likundersøkelse

I etterforsking av dødsulykker har sakkyndig likundersøkelse i de fleste tilfeller avgjørende betydning for subsumsjonen. I motsetning til vtrl. § 3 kreves det årsakssammenheng mellom den uaktsomme handling og dødsfølgen i strl. § 239. For at etterforskingen skal kunne fastslå årsakssammenheng mellom den uaktsomme handlingen og dødsfølgen må den omkomne i de aller fleste tilfeller underkastes en sakkyndig likundersøkelse for å finne dødsårsaken. Det er få tilfeller hvor årsakssammenheng er så åpenbar at sakkyndig likundersøkelse kan unnlates. Dessuten viser strpl. § 228 til at sakkyndig likundersøkelse skal foretas når det er grunn til mistanke om at noens død er voldt ved en straffbar handling. Bestemmelsen er utfylt i påtaleinstruksen § 13-1 hvor selvmord, ulykkestilfelle og yrkesskade er omfattet av de tilfeller hvor sakkyndig likundersøkelse i alminnelighet bør foretas.

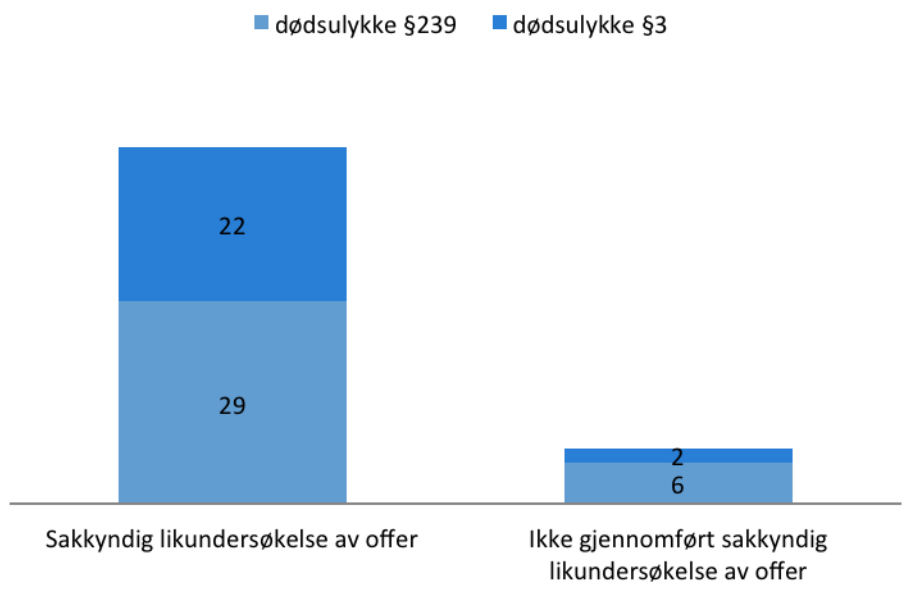
I saksgjennomgangen synes det gjennomgående som flere politidistrikt har lagt vurderingen av vilkåret «grunn til mistanke» for høyt i forhold til om det skal gjennomføres sakkyndig likundersøkelse eller ikke. Videre synes ikke de utfyllende bestemmelsene i påtaleinstruksen å være hensyntatt i tilstrekkelig grad. Straffeprosesslovens bestemmelse supplert med påtaleinstruksens regler om at sakkyndig likundersøkelse bør gjennomføres i alminnelighet etter de nevnte kriterier vil omfatte de fleste dødsfall i trafikken.

Arbeidsgruppens undersøkelse av sakene for 2012 viste imidlertid at bestemmelsene i strpl. § 228 og påtaleinstruksen § 13-1 ikke synes iaktatt slik lovgiver har bestemt. Vi vil underbygge dette i det følgende.

Vi vil først redegjøre for de sakene hvor fornærmede døde etter å ha vært involvert i en trafikkulykke. Fornærmede er omtalt som offer i figurene 37 og 38. Det er i alt 60 saker som involverte en fornærmet som døde etter en trafikkulykke. Politiet begjærte sakkyndig likundersøkelse i 86 % av sakene, og det ble utført sakkyndig likundersøkelse i samme antall saker. Det ble ikke begjært eller gjennomført sakkyndig likundersøkelse i 14 % av sakene. Det var i alt åtte saker hvor en involvert ble drept. Grunn til bekymring var at det i syv av disse sakene var en overlevende gjerningsmann. I en av sakene ble gjerningsmannen underlagt sakkyndig likundersøkelse i motsetning til fornærmede, som ikke ble det.



Figur 37: Sakkyndig likundersøkelse av offer (n=59)



Figur 38: Sakkyndig likundersøkelse av offer (n=59)

Til tross for at det var manglende sakkyndig likundersøkelse av fornærmede i åtte saker ble likevel fire av dem avgjort etter strl. § 239. De fire andre ble henlagt etter bevisets stilling. Først vil vi redegjøre for sakene avgjort etter strl. § 239, og deretter for de henlagte.

Av de fire første var én sak avgjort med påtaleunntatelse etter strl. § 239, og de tre andre med tiltale og dom etter strl. § 239. I de tre sakene med fellende dom fremkommer det ikke opplysninger om at manglende sakkyndig likundersøkelse var et tema under hovedforhandlingen. Det er likevel grunn til å tro at sakkyndige likundersøkelser hadde lettet

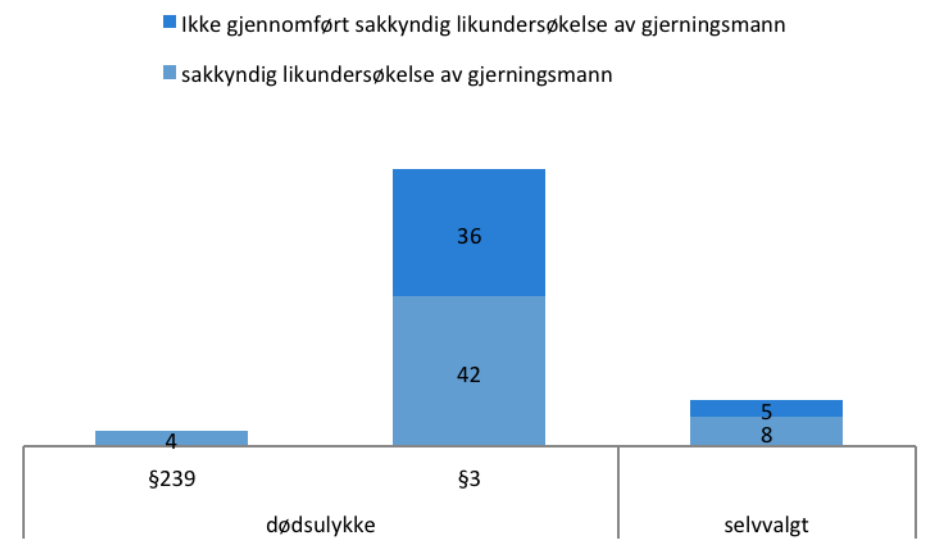
bevisførselen. Det vises i den forbindelse til en sak hvor en eldre mann i rullestol ble påkjørt i gangfelt. Han døde på sykehus 12 dager etter påkjørselen, men ble ikke underlagt sakkyndig likundersøkelse. I fravær av rapport om sakkyndig likundersøkelse, stilte en behandlende sykehuslege opp som vitne under hovedforhandlingen og forklarte seg om årsakssammenhengen mellom de påførte skadene under påkjørselen og dødsfølgen.

Det er grunn til bekymring at tre av de ovennevnte sakene uten sakkyndig likundersøkelse var fra samme politidistrikt. Gjennomgangen viste at dette distriktet kun besluttet sakkyndig likundersøkelse i 20 % av sakene. Vi har ikke gjort noen undersøkelser om hvorfor de valgte ikke å gjennomføre sakkyndig likundersøkelser, da de etterforsket mot overtredelse av strl. § 239. I kommentarutgaven til straffeprosessloven § 228 (Bjerke, Keiserud, & Sæther, 2011) beskrives imidlertid at omkostninger i forbindelse med transport og sakkyndig likundersøkelse vil variere noe ut fra hvor en er i landet, og at omkostningen kan tillegges vekt ved vurderingen. Dette er en mulig forklaring på ulikhetene. Undersøkelsen viste at andelen saker uten sakkyndig likundersøkelse var lav i distrikter med nærhet til stedet den sakkyndige likundersøkelsen foretas.

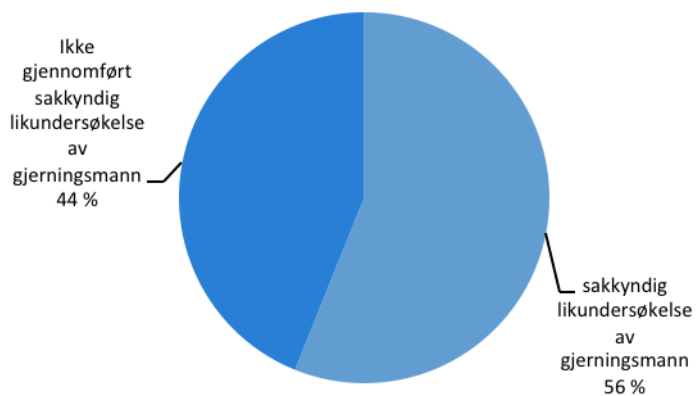
De henlagte sakene med overlevende gjerningsmann, hvor fornærmede ikke ble underlagt sakkyndig likundersøkelse, ble henlagt etter bevisets stilling – kode 058. Felles for tre av sakene var at henleggelsene fremstod som tvilsomme. Arbeidsgruppen mener den utviste uaktsomheten i utgangspunktet var tilstrekkelig til tiltale for strl. § 239. I den første saken var det et klart brudd på vikeplikt med påfølgende kollisjon hvor siktedes kone omkom, og personene i den møtende bilen ble skadd. I den andre saken ble en fotgjenger påkjørt av en lastebil som sperret en gang- og sykkelvei. I den tredje saken kom en bil over i motgående kjørefelt og kolliderte, slik at passasjer i motgående bil døde.

I tre av de åtte sakene uten sakkyndig likundersøkelse, døde fornærmede på sykehus. Felles for disse tilfellene var at det i saksdokumentene ikke fremkommer opplysninger om dødsfallet, eller om det ble gjort vurdering av spørsmålet om sakkyndig likundersøkelse. I sakene registrert på vtrl. § 3 (hardt skadde) fant arbeidsgruppen en fornærmet som var rygget på, og som døde på sykehus 31 dager etter hendelsen. Hun ble heller ikke underlagt sakkyndig likundersøkelse, og saken er ikke tatt med under dødsulykkene. Arbeidsgruppen har heller ikke funnet supplerende opplysninger ved søk i politiets registre i noen av sakene. Det synes betimelig å reise spørsmål om det skyldes at politiet ikke har fått opplysninger om dødsfallene, og dermed har blitt forhindret fra å beslutte sakkyndig likundersøkelse, eller om det skyldes manglende etterforskning hos politiet.

Det var i saksdokumentene 82 saker hvor gjerningsmannen døde i ulykken (figur 39 og 40). I litt over halvparten av sakene (56 %) ble gjerningsmennene underlagt sakkyndig likundersøkelse. Vår gjennomgang viste at det var stor variasjon på sakkyndig likundersøkelse i de ulike politidistriktene. Det høyeste var sakkyndig likundersøkelse i alle saker, mens det laveste kun var sakkyndig likundersøkelse i 13 % av sakene (en av åtte).



Figur 39: Sakkyndig likundersøkelse av gjerningsmann (n=95)



Figur 40: Sakkyndig likundersøkelse av gjerningsmann i dødsulykker (n=82)

Det er likevel litt tilfeldig hvem som var klassifisert som fornærmet eller gjerningsmann. Arbeidsgruppen har holdt seg til de føringene som allerede er gjort i straffesakene. Vi registrerte at det kan være feilregistreringer. Vi vil illustrere det med én sak.

En erfaren syklist ble funnet død på en grusveg etter et sykkelbremsespor på 12 meter. Han ble ikke underlagt sakkyndig likundersøkelse. Ut fra opplysningene som politiet mottok på åstedet, hadde en navngitt person med traktor som transporterte en rundballe

passert stedet halvannen time før funnet av avdøde. Avdødes dødsflekker ga en indikasjon på nærhet i tid. Politiet forfulgte ikke opplysningene, men vurderte at dødsfallet skyldes høy fart hos avdøde eller oppbremsing, og at ingen andre kjøretøy var involvert. Arbeidsgruppen mener at opplysningene skulle vært etterforsket, ettersom det allerede da eksisterte rimelig grunn til å undersøke om det forelå straffbart forhold som forfølges av det offentlige. Dessuten var det grunn til mistanke om at noens død var voldt ved en straffbar handling.

Vi har i undersøkelsen sett samme tendens i andre tilsynelatende singelulykker. Det var ikke gjennomført sakkyndig likundersøkelse i 44 % av singelulykkene (18 ulykker). Når politiet fant en død person som like forut har kjørt sykkel, MC eller bil, og som hadde kjørt utfor veien, ble det foretatt få eller ingen etterforskingsskritt. En adekvat etterforskingen ville kunne ha gitt politiet en «bekreftelse» på at det var en singelulykke, og at ingen andre var involvert. En kan derimot ikke utelukke at det ikke skjer episoder i trafikken hvor trafikanter blir presset ut og omkommer. Det er heller ikke gitt at eventuelle vitner tar umiddelbart kontakt med politiet. Dersom politiet ikke gjennomfører sakkyndige likundersøkelser i denne type saker, vil det etter kort tid ikke være mulig å fastslå årsakssammenhengen mellom den uaktsomme handling og dødsfølgen.



Figur 41: Sakkyndig likundersøkelse i selvvalgtulykker (n=13)

Når det gjelder sakkyndig likundersøkelse i forhold til de selvvalgte ulykkene, noterte vi at det ikke var gjennomført i fem av 13 tilfeller.

Arbeidsgruppen finner for øvrig grunn til å påpeke at mandatene i forbindelse med sakkyndig likundersøkelse kan utformes bedre for å gi svar på sakenes ulike sider. Det krever imidlertid tidlig kunnskap om sakens sentrale elementer som må fremmes for rettsmedisinerne.

6.3.2 Vurdering av selvvalgt eller ikke

Selvvalgte ulykker trekkes ut fra tallene over trafikkdrepte. Disse tallene kommer fra SSB, men opplysninger om hvilke ulykker som faller i denne kategorien kommer fra politiet. Det fremstår imidlertid som noe uklart hvem i politiet som gir disse opplysningene, og dette varierer antakelig fra distrikt til distrikt. I vår undersøkelse var 13 saker i kategorien selvvalgte ulykker.

Det bør fremkomme opplysninger i saken som tilsier at ulykken er selvvalgt for å komme til den konklusjonen. Ved gjennomgang av sakene, viste det seg imidlertid at i tre av 13 saker (23 %) var det ikke funnet opplysninger verken i straffesaken eller i PO som tilsa at ulykken var en villet handling. Ett eksempel var personbil mot vogntog, hvor det ikke var opplysninger ut over at personbilen hadde kommet over i motgående kjørefelt. Det var videre i enkelte av sakene sparsomt med opplysninger om psykisk helse i straffesaken, mens det av PO fremgikk noe mer. Opplysningene bør imidlertid sikres i straffesaken. Det kan ikke utelukkes at det er andre årsaker til at et kjøretøy kommer over i motgående kjørefelt. I en landsdekkende undersøkelse foretatt av Opinion på vegne av Statens vegvesen i august 2015, svarer to av ti at de har vært over i motgående kjørebane som følge av uoppmerksomhet.

Sakene som var tatt ut som selvvalgt i 2012 ble i liten grad etterforsket, og det ble tidlig lagt til grunn at ulykken skyldtes en villet handling. Dersom det tidlig trekkes slike slutninger, vil viktige etterforskingsskritt kunne være gått tapt, f.eks. sakkyndig likundersøkelse.

Avgjørelseskodene for disse sakene varierer, og følgende var benyttet

- avgjort utenfor straffesak (016)
- intet straffbart forhold anses bevist (028)
- andre lovbestemte grunner (061)
- gjerningsmannens død (064)
- anmeldtes forhold er ikke straffbart (050) - for sjåfør av møtende kjøretøy

I Riksadvokatens rundskriv 3/1999 DEL II (Riksadvokaten, 1999) fremkommer det at hvor etterforskningen er rettet mot enkeltperson, på en slik måte at vedkommende ville fått status som mistenkt/siktet ved et avhør, så etterforskes saken på personnivå. Ved dødsulykker og andre alvorlige trafikkuulykker, vil etterforskningen være rettet mot enkeltperson på en slik måte at saken skal registreres på anmeldnivå. Dette innebærer bl.a. at aktuelle person må legges inn i BL med tilknyttet rolle. På denne måten vil en også sikre at avgjørelseskoder på riktig nivå blir benyttet.

Gjennomgangen viste videre at avdøde ikke var registrert i flere saker, kun omtalt i fritekst.

Det gjaldt ikke bare i ulykkene som var vurdert som selvvalgte. Politiets registre søker ikke i fritekst, og en vil således ved søk ikke få treff på vedkommende i forbindelse med trafikkulykken. Også her bør en sikre bedre notoritet. Når person er registrert som anmeldt, vil en heller ikke få avgjort saken på saksnivå, men må bruke avgjørelseskoder på anmeldtnivå.

6.4 Registrerte saker som vtrl. § 3 – hardt skadde

Mandatet til arbeidsgruppen for denne saksgruppen var å innhente et antall saker registrert som overtredelser av vtrl. § 3 med hardt skadde, i den hensikt å belyse utfordringene som ligger i sonderingen og valg av subsumsjon i grensesnittet vgtl. versus strl. når det gjelder betydelig skadde. Vi innhentet 42 saker.

6.4.1 Klassifisering av skadegrad

Arbeidsgruppen gjennomførte en egen undersøkelse av de 42 sakene for å klargjøre skadegrad.

Arbeidet var tidkrevende ettersom det var manglende registrering i straffesaken, og det var ikke mulig å søke elektronisk i BL. Vi måtte først foreta en undersøkelse om hvilke personer som skulle kontaktes. Skadegraden var svært mangelfullt dokumentert i straffesakene. Det var vedlagt legejournal i 13 saker, og sykemelding i to saker.

I sakene var opplysningene om skadegrad hovedsakelig beskrevet av den patruljen som var på stedet. I andre saker hadde etterforskingen på et tidlig tidspunkt gjort en foreløpig registrering av skadegrad. Våre funn viste at politiet i liten grad har søkt å innhente skadegrad i ettertid. Våren 2013 ble BL endret slik at skadegrad nå legges inn i to omganger. Første informasjonen legges inn av operativt personell i dok. 02 – «Anmeldelse av vegtrafikkulykke». Deretter genereres en rutine om «oppdatering av skadegrad», som skal følges opp under etterforskingen. Slik sakene fremstod før våre undersøkelser, var det kun i noen få tilfeller at skadene var av en slik karakter som tap, eller vesentlig svekkelse av sanser, eller viktige organer. I de fleste sakene var det hovedsakelig tale om langvarig sykdom.

De skadelidte responderte meget godt på at politiet tok kontakt, og de var positive til at det ble gjennomført en intern vurdering av skadegrad i forbindelse med undersøkelsen. Flere uttalte ønske om å kommentere rollen som skadelidt/fornærmet i saken ytterligere. Tilbakemeldingene gikk hovedsakelig på manglende informasjon om etterforskingsskritt som avhør, rekonstruksjon og tekniske undersøkelser, samt påtaleavgjørelsen. De beskrev i det vesentlige at de ikke følte seg anerkjent som fullverdige deltakere i straffesaken. I fem tilfeller var vår henvendelse første kontakt med politiet i sakens anledning. Ingen av de fornærmede var orientert om sin rett til bistandsadvokat, noe de skulle ha vært orientert om.

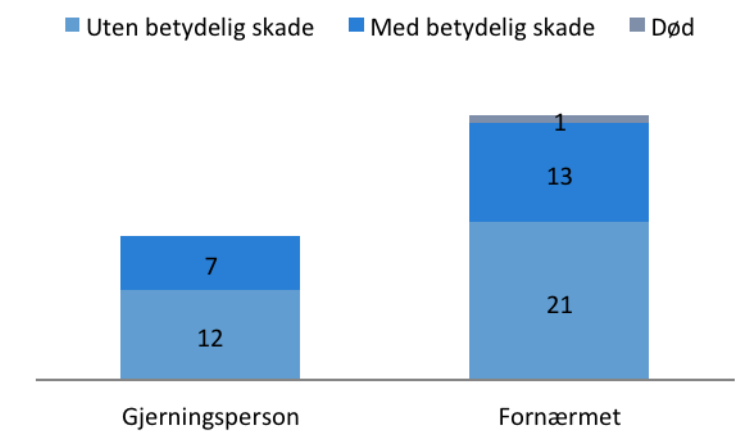
Ettersom opplysninger om innhenting av skadegrad i svært stor grad ble gjort ved bruk av telefon, ble det ikke verifisert at skadene var betydelig. Vi baserer våre funn på en totalvurdering av den skadelidtes oppgitte informasjon, og allerede eksisterende sykejournaler og sykemeldinger.

Ved vurderingen av betydelig skade, tok vi utgangspunkt i strl. av 1902 § 9, og sett hen til straffelov av 2005, samt forarbeidene til denne jf. Innst. O. nr. 72 (2004-2005). Begrepet i ny straffelov er noe utvidet, men dette hadde ved gjennomgangen av sakene ingen praktisk betydning for behandlingen, da ingen av skadene var av en slik art at de falt i mellomstaket mellom ny og gammel lov. Vi har også sett hen til sikker rettspraksis (Rt 1928 s.631 og Rt 2012 s.1326). og vurderer langvarige sykeperioder over fire måneder som betydelig skade.

Våre funn viste at 13 fornærmede og syv bilførere var betydelig skadet. Arbeidsgruppen er kjent med at vi ikke benytter «fornærmetbegrepet» i veitrafikksaker som er subsumert etter vtrl. § 3. Imidlertid vil vi, i denne sammenheng, likevel benytte begrepet «fornærmet» i den videre framstillingen, ettersom vi mener sakene må vurderes opp mot strl. § 238.

Flere av bilførerne ble betydelig skadd i singelulykker hvor det ikke var andre involvert, og hvor skadevirkningene utelukkende gikk ut over siktede selv. Dette var saker som etter påtalepraksis blir avgjort med påtaleunntatelse eller forelegg etter vtrl. § 3.

Etter gjennomgangen hadde vi 18 saker med betydelig skade (figur 42). I tillegg fant vi en sak hvor fornærmede døde av en påkjørsel etter 31 dager. Saken er kommentert under vtrl. § 3 med dødsfølge.



Figur 42: Kartlegging av skadegrad i vtrl. § 3-sakene (n=54)

Eksempler på skader:

- Fotgjenger rygget ned og påført kraniebrudd, som hun døde av etter 31 dager. Dødsfølgen var kjent for politiet da saken ble avgjort med forelegg på kr. 10.000 uten tapstid.
- MC-fører påkjørt i rundkjøring, med klart vikepliktsbrudd. Benet måtte amputeres fra låret. Skadefølgen var kjent da forelegg på kr.12.000 uten tapstid ble utferdiget.
- Passasjer i personbil ble blind på ett øye i tillegg til indre blødninger og bruddskader etter kollisjon. Avgjort med forelegg på kr.10.000 kr og ni måneders tapstid.
- Passasjer i personbil ble påført omfattende bruddskader blant annet i ansikt, skalle, nakke, rygg og bekken i tillegg til blødninger i hodet etter kollisjon. Hun fikk varig mén og er 100 % ufør. Saken ble avgjort med forelegg på kr. 10.000 uten tapstid.

I tillegg var det flere andre hendelser hvor fornærmede ble påført skader som medførte varige mén og uførhet.

Subsumsjon i forhold til strl. § 238

Etter at arbeidsgruppen hadde gjennomgått skadegrad, var neste trinn å belyse de utfordringene som ligger i sonderingen og valg av subsumsjon i grensesnittet vtrl. versus strl. når det gjelder betydelig skade.

Arbeidsgruppen tok utgangspunkt i de opplysningene som var tilgjengelig i saksdokumentene for å belyse hendelsesforløpet. Etter at vi hadde klarlagt hendelsesforløpet vurderte vi faktum opp mot rettsreglene. Vi har tatt utgangspunkt i at straffeloven § 238 ikke skal anvendes når uaktsomheten er av en slik karakter, som alle motorvognførere må erkjenne at de gjør seg skyldig i fra tid til annen. Både bestemmelsen i vtrl. § 3 og strl. § 238 stiller krav til simpel uaktsomhet, altså noe grad av bebreidelse. Det vesentlige skillet mellom disse bestemmelsene ligger i at straffeloven har et tilleggskrav om at straffbarheten er betinget av en bestemt følge eller skade. Vi har funnet grunnlag for å vurdere anvendelse av bestemmelsen i de tilfeller der føreren har vist mangel på aktsomhet i situasjoner som påkaller særlig aktpågivenhet, jf. Ot.prp.nr.46 (2000-2001) og som også viser til noen karakteristika hvor det kreves særlig aktpågivenhet. Vi vurderte også om trafikkbildet var så komplisert at det nødvendiggjorde en avvikende fordeling av førerens oppmerksomhet.

I tillegg har vi sett på om fornærmede selv har brutt trafikkreglene eller på annen måte utvist ekstraordinær trafikkatferd, slik det er nevnt i Rt-2009-299.

Vi vurderte deretter årsakssammenhengen mellom den uaktsomme handling og skadefølgen. I vurderingen tok vi blant annet utgangspunkt i at det er tilstrekkelig for å domfelle etter strl. § 238, at føreren burde innsett at kjøringen kunne medføre en eller annen form for betydelig personskade, jf. Rt-2010-785.

Vi vil kort redegjøre for noen eksempler av våre uaktsomhetsvurderinger. Tidligere har vi

vist til at en fotgjenger ble rygget på og påført skallebrudd, som hun senere døde av. Selv om dette er en sak med dødsfølge, blir det etter vårt syn samme vurdering som ved betydelig skade. I en enveiskjørt bygate krysset en eldre kvinne over veien etter at det hadde passert en bil. Bilen startet like etter å rygge imot kjøreretningen. Det var om kvelden, og det var nedbør med begrenset sikt. Ved tilfeller som rygging, påkalles særlig aktpågivenhet, jf. trafikreglene § 11, hvor det kreves at fører med selvsyn har forvissnet seg, jf. blant annet Rt-2002-1556. Det ble ikke foretatt sakkyndig likundersøkelse av avdøde, slik at politiet ikke hadde kunnskap om det var årsakssammenheng mellom ryggingen og dødsfølgen.

Det er også vist til et eksempel hvor en MC ble påkjørt i en rundkjøring. En tilsvarende sak var anket til Høyesterett for feil lovanvendelse, jf. HR-2011-665-U. Høyesteretts ankeutvalg kom til at det var klart at anken over lovanvendelsen kunne føre frem. Vi har derfor kommet til at også dette tilfellet av uaktsomhet burde subsumeres under strl. § 238.

Vi har i undersøkelsen flere eksempler på kollisjon i motgående kjørefelt. Høyesterett har fremhevet at det er av grunnleggende betydning for sikkerheten, at den kjørende trafikk i begge retninger holder seg til sitt eget kjørefelt, jf. blant annet Rt-1992-430.

Tilsvarende vurderinger har vi gjort i de øvrige sakene.

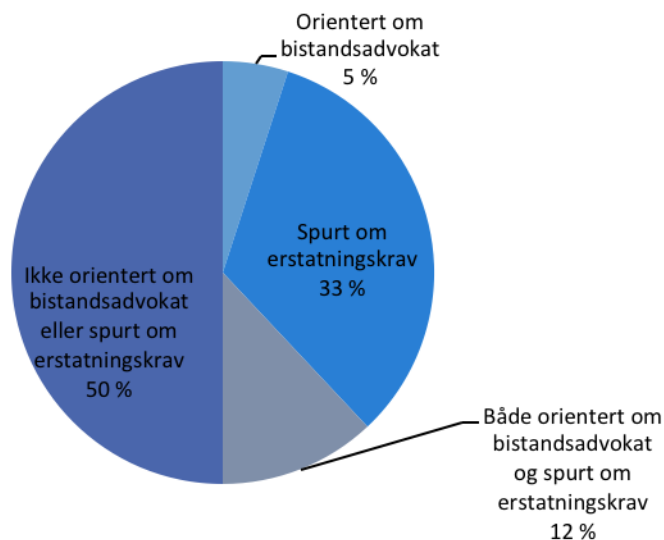
Funnene viser at av i alt 42 saker, mener arbeidsgruppen at 18 av disse burde vært subsumert under strl. § 238, samt én sak som burde ha vært etterforsket og iretteført som strl. § 239-sak.

Av i alt 54 impliserte parter med personskade, var i alt 20 personer betydelig skadd og én død.

Arbeidsgruppen mener det var grunnlag for å sikte førerne i 18 av de 42 sakene for overtredelse av strl. § 238.

6.4.2 Erfaring med etterforskningen av vtrl. 3-sakene

Undersøkelsene vi gjennomførte med hensyn til fornærmedes skadegrad, har avdekket flere svake elementer enn manglende innhenting av skadegrad. I fem saker hadde ikke fornærmede blitt kontaktet av politiet. Vår henvendelse var den første fra politiet etter ulykken. I ett tilfelle omfattet skaden blant annet blindhet på et øye. I 16 saker var det ikke tatt ordinært avhør av fornærmede. Ingen med betydelig skade ble orientert om sin rett til bistandsadvokat, som politiet plikter å orientere om i første avhør. Det var også store mangler om informasjon om adgangen til å fremsette erstatningskrav i straffesaken, jf. 33 %, se figur 43 under.



Figur 43: Kontakt med fornærmede, orientering om bistandsadvokat og spørsmål om erstatningskrav (n=35)

Det bemerkes at det ikke foreligger en reell klageadgang for skadelidte i vtrl. § 3-sakene, foruten en svært snever adgang i forvaltningssporet (klage til POD). Vi har imidlertid funnet to tilfeller av henleggelse som har endt opp med domfellelse for overtredelse av strl. § 238 og oppreisningserstatning ved hjelp av bistandsadvokat.

6.5 Tvangsmidler

I ti av 231 saker har vi registrert at det ble benyttet tvangsmidler ut over førerkortbeslag. Dette er pågripelse, ransaking og beslag av annet enn førerrett. I én sak var det også benyttet kroppslig undersøkelse.

I åtte saker var det foretatt pågripelse, hvorav det i to saker førte til fremstilling for fengsling. Begrunnelsen for fremstilling var ut fra fare for unndragelse eller bevisforspillelse. Ransaking/beslag var alene kun benyttet i to saker.

En av sakene gjaldt påkjørsel av fotgjenger hvor fører hadde stukket av. Fører var en utenlandsk statsborger som arbeidet i Norge. Han ble pågrepet, fremstilt for fengsling grunnet unndragelsesfare, og satt i varetekt frem til pådømmelse snaue fire måneder etter ulykken.

I en annen sak ble det besluttet pågripelse grunnet bevisforspillelse og unndragelsesfare. Etter at etterforskningskritt som begrunnet bevisforspillelse var foretatt, ble det tatt beslag i pass som surrogat til varetekt for å hindre at siktede forlot landet.

Som det fremgår er det i et svært begrenset omfang benyttet andre tvangsmidler enn førerkortbeslag i disse sakene. I større grad bør det vurderes om bevissikring ved ransaking og beslag er aktuelt også i disse sakene. Ofte vil det også i disse sakene kunne være fare for bevisforspillelse som begrunner pågripelse. Undersøkelsen viser at det i en rekke saker går lang tid før avhør. Muligheten for tilpasning av forklaringen, og bevisforspillelse, vil absolutt være til stede.

Det fremstår som at politiet er svært tilbakeholden med bruk av tvangsmidler i disse sakene. Noe av forklaringen kan være at politiet assosierer seg mer med gjerningspersonen i denne type saker, og at de av den grunn finner det vanskelig å bruke tvangsmidler. Det å være seg bevisst rollen, være objektiv og sikre bevis er viktig. Vi har sett at gjerningspersonen i noen saker håndteres mer som et offer, og at det fremstår som at politiet har hatt mer fokus på oppfølging av gjerningspersonen enn bevissikring.

Et eksempel er en sak hvor en person omkom etter sammenstøt med en trikk. Det fremkommer av avhøret på stedet at: «Rapportskriver tar hånd om trikkefører og setter henne i en varm politibil...» og «...(mistenkte) tok rapportskriver i hånden og takket for hjelpen».

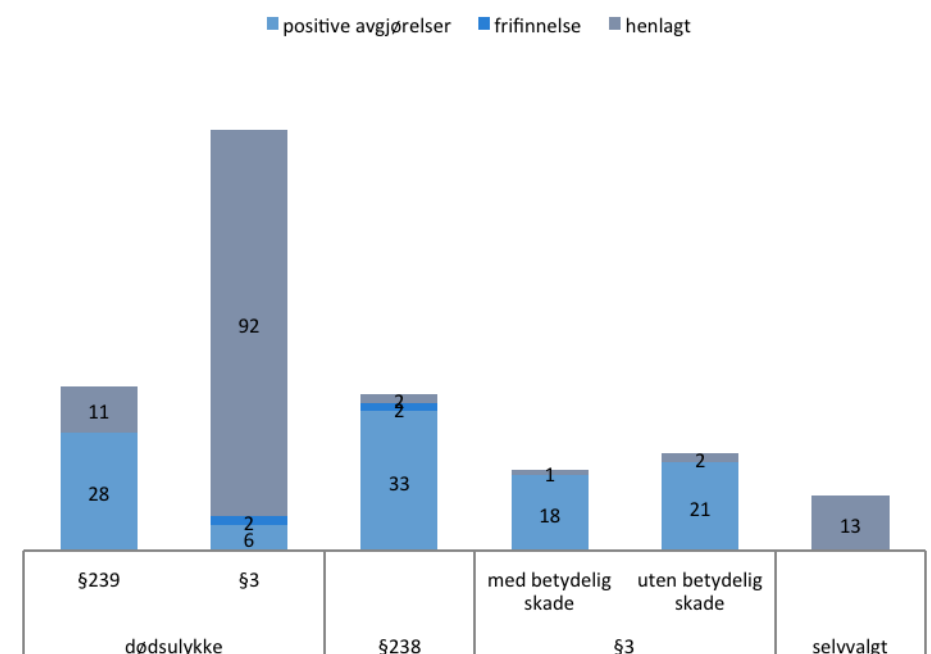
I en annen sak med fatale følger, som tidligere er omtalt som henlagt med ikke akseptabel kvalitet, fremkommer det allerede i språkføringen at politiet har stor empati for gjerningskvinnen. I et dokument registrert som «Samtale med [...]» fremkommer det følgende:

«[...] spurte hun om «han har ruslet». Hun skjønnte at vi hadde triste nyheter til henne», og «Vi satte oss ned i stuen og pratet om at vedkommende som ble sendt til sykehuset, døde på sykehuset», «Hun var tydelig opprørt. Hun skalv litt og fikk tårer i øynene».

Arbeidsgruppen mener det er på sin plass at politiet viser empati i denne type saker, som er svært vanskelig å håndtere i alle ledd. Det fremstår likevel som uheldig når empati får en mer fremtredende plass enn primærfunksjonen som er en objektiv tilnærming for å sikre bevis.

7. Påtalearbeidet

Vi vil i den videre fremstillingen gå over til å omhandle den påtalemessige vurderingen av sakene. Arbeidsgruppen har valgt å dele fremstillingen opp i de negative påtaleavgjørelser i pkt. 5.1 og de positive påtaleavgjørelsene i pkt. 5.2. Oppklaringsprosent er behandlet i pkt. 5.3 og saksbehandlingstid i pkt. 5.4. Midlertidig beslag og tap av førerrett er behandlet i kapittel 9.



Figur 44: Negative avgjørelser, positive avgjørelser eller frifinnelse fordelt på sakstype (n=231)

Etterforskning utføres av politiet, jf. straffeprosessloven § 225. Påtalemyndigheten har imidlertid ansvaret for at den skjer i samsvar med lov og instruks, og «kan etter behovet i den enkelte sak gi pålegg om etterforskningens gjennomføring», jf. påtaleinstruksen § 7-5. Ved bruk av for eksempel tvangsmidler, er påtalemyndighetens medvirkning helt nødvendig. «Jo mer alvorlig saken er, jo større krav stilles til påtalemessig ledelse og kontroll», (SEFO-arbeidsgruppe, 2001).

Da vi skulle analysere påtalearbeidet i dødsulykkene og ulykkene med betydelig skade i 2012, fant vi det naturlig å ta utgangspunkt hvordan sakene skulle prioriteres med krav både i påtalesporet og politisporet – det tosporede system. I 2012 stilte både Riksadvokatembetet krav til såvel saksbehandlingen som til reaksjon. Vi vil først vise til prioriteringene i de aktuelle dokumentene før vi går over til funnene i undersøkelsen av straffereaksjonene.

Mål og prioriteringer for straffesaksbehandlingen i 2012 – politiet og statsadvokatene

Saksbehandlingstid er en faktor som påvirker straffutmålingen. Riksadvokaten har blant annet stilt krav til saksbehandlingstiden for dødsulykker og ulykker med betydelig personskade i «Mål og prioriteringer for straffesaksbehandlingen i 2012 – politiet og statsadvokatene» (Riksadvokaten, 2012). Der fremkommer det at saksbehandlingstiden er en viktig utfordring. I pkt. IV. nr. 3 fremkommer:

For øvrig skal saksbehandlingstiden være kort i følgende sakstyper: • De sentralt prioriterte saker (punkt V): Alvorlige trafikkløvbrydd, herunder dødsulykker, ulykker med betydelig personskade og trafikk adferd som bærer preg av at gjerningsmannen bevisst har tatt en risiko som har innebåret nærliggende fare for alvorlig ulykke.

Et utgangspunkt for saksbehandlingstiden er den gjennomsnittlige saksbehandlingstiden, som ikke skal overstige 120 dager. Dersom kravet til Riksadvokaten følges - «*Prioriterte saker skal gis forrang dersom det er knapphet på ressurser*» - bør sakene ferdigstilles innenfor kravet til den gjennomsnittlige saksbehandlingstiden slik at unødig lang saksbehandlingstid og liggetid ikke påvirker reaksjonsfastsettelsen. Vi har sett tilfelle fra et mindre politidistrikt hvor det er tatt ut tiltale etter seks uker. I øvrige saker har vi ikke funnet grunner til at den gjennomsnittlige saksbehandlingstiden skal overstige 120 dager.

I 2012 skulle påtalemyndigheten i tillegg ha særlig oppmerksomhet på reaksjonsspørsmålet jf. IV. «*Resultatmål mv for straffesaksbehandlingen pkt. 4. Adekvat reaksjon*»: «*I 2012 skal reaksjonsspørsmålet vies særlig oppmerksomhet på følgende områder ved utførelsen av aktorater og ved vurderingen av om rettsmidler skal anvendes: • Dødsulykker i trafikken*».

Strategiplan politiets trafikktjeneste 2012-2015

I «Strategiplan politiets trafikktjeneste 2012-2015» (Politidirektoratet, 2012) fremkommer:

Alvorlige trafikkløvbrydd er prioriterte saker, jf. Riksadvokatens årlige mål- og prioriteringsrundskriv. Det vises for øvrig til Riksadvokatens rundskriv nr. 3/2009 om Vegtrafikkøvertredelser – standardiserte bøtesatser, beslag av førerkort mv. med vedlegg». «*For å sikre straffens preventive effekt må det sikres hurtig straffesaksbehandling og adekvate reaksjoner der likhet i påtalemyndighetens reaksjoner skal tilstrebe*.

POD prioriterte saksområdet med hensyn til hurtig straffesaksbehandling og adekvat reaksjon både i påtale- og politisporet. Det er i utgangspunktet ingen asymmetri som skal kunne påvirke politiet og påtalemyndighetens prioriteringer.

Det har gjennom lang tid vært lagt til grunn at integrert påtale er en styrke for kvaliteten av etterforskningen, nettopp fordi det gjør påtalestyringen enklere. Ved at juristene sitter nær etterforskerne, kan en jobbe målrettet sammen om sakene. Dette er lagt til grunn av

Riksadvokaten, i rundskriv 2/2012 (Riksadvokaten, 2012b). I samme rundskriv er det lagt til grunn at en godt fungerende påtalemyndighet er en forutsetning for at straffesakskjeden kan fungere og de overordnede mål om redusert kriminalitet skal kunne nås.

Det samme er forutsetningen i Prop. 1S (2011-2012) (Justis- og politidepartementet, 2012) på side 112 hvor det fremgår blant annet at:

Kontinuerlig oppfølging av straffesaksbehandlingen fra høyt nivå i politidistriktet og oppmerksomhet på påtalemessig ledelse av etterforskingen er særlig viktig for god måloppnåelse. Engasjement fra politimestrene, som ledere av den lokale påtalemyndighet, og et velfungerende integrert påtaleledd er nøkkelfaktorer. Et godt samspill mellom etterforsker og påtalejurist er en av de viktigste suksessfaktorene for en god og riktig etterforsking. Videre er det viktig at det blir lagt til rette for at påtalejuristen leder etterforskingen i riktig og formålstjenlig retning.

I denne rapportens sammenheng vil påtalestyring følge saken fra hendelsen skjer til rettskraftig avgjørelse foreligger. Påtalestyringen innebærer alle de grep som gjøres, og som ledes av påtale (eller som skulle ha vært det). Arbeidsgruppen vil presisere at det som omtales som påtalestyring i denne sammenheng, er reell etterforsningsledelse i enkeltsak hvor ledelsen utøves av påtalejuristen. Arbeidsgruppen har ikke funnet verken plass eller grunn til å drøfte forskjellen mellom påtalestyring og påtaleledelse.

Det har ved gjennomgang av sakene vært vanskelig å lese ut fra disse hvorvidt det er forsøkt påtalestyring i saken underveis, ettersom det ikke ligger spor av skriftlige etterforsningsordrer i noen av straffesakene. Det er således få holdepunkter for i hvilken grad den påtaleansvarlige har drevet etterforsningsledelse. I en sak fant vi imidlertid at det to dager før berammet hovedforhandling ble tatt avhør og innhentet sakkyndig uttalelse med hensyn til hastighetsberegning. Dette kan indikere manglende styring på et tidligere tidspunkt.

Når det gjelder de enkelte etterforskningsskritt, vises til det som fremgår under de ulike punkter under kapitlene fem til syv.

Ved spørreundersøkelsen, fremkom at seks distrikter svarte at dødsulykker og ulykker med betydelig personskade er et spesialområde for påtale. For fire av distriktene svarte imidlertid representanter fra samme distrikt ulikt, og det kan med andre ord se ut som at det er uklart hvorvidt håndtering av slike saker er et spesialområde i disse distriktene. Det er imidlertid to distrikter som rapporterer at dødsulykker og ulykker med betydelig skade er et spesialområde for påtale.

På spørsmål om representanten fra påtalenettverket i trafikksaker har særskilte oppgaver i etterforskingen av dødsulykker og ulykker med betydelig personskade svarte 22 politidistrikter. Av disse svarte ti politidistrikter «nei» eller «har ikke representant i påtalenett-

vernet». Det er kun tre distrikter som oppga at representanten fra påtalenettverket har særskilte oppgaver i slike saker¹², og ett distrikt som svarte «vet ikke». I tillegg fremkommer det fra åtte distrikter ulike svar internt.

På spørsmål om hvordan kompetansen for påtale i disse sakene vurderes for distriktets del, svarte 2 politidistrikter at kompetansen er meget god, 11 at den er god, én at den er middels og én «vet ikke». Ingen distrikter har vurdert kompetansen for påtales håndtering av disse sakene som «dårlig» eller «meget dårlig».

Vi har gjort søk på dødsulykker kodet som strl. § 239, i forhold til hvilke ansvarlige påtalejurister sakene er registrert på i løpet av de siste fem år (143 saker). Vi fant at bare én jurist har hatt fem saker eller flere. Ni jurister har hatt tre til fire saker, 24 har hatt to saker, mens 109 har hatt én sak.

Tilsvarende undersøkelse for saker kodet som strl. § 238 (86 saker) ga et noe jevnere resultat. Åtte jurister har hatt fem saker eller flere, 28 jurister har hatt tre til fire saker, 27 jurister har hatt to saker, mens 23 jurister har hatt én sak.

Da det i «Strategiplan for politiets trafikkjeneste 2012 – 2015» (Politidirektoratet, 2012) uttales at det skal utarbeides en årlig plan for trafikksikkerhetsarbeidet i det enkelte politidistrikt, ønsket vi å finne ut om det var fulgt opp. Vi stilte spørsmål til politidistriktene, og fikk svar fra 22 av dem. Som det fremgår av figur 45 var det blandet svar med både ja og nei i syv politidistrikt, ja i fire, nei i to, og ni visste ikke. I strategiplanen fremkommer det også at det i særdeleshet skal fokuseres på etterforskning og reaksjon. Arbeidsgruppen valgte derfor å belyse det med to utdypende spørsmål i vår spørreundersøkelse:

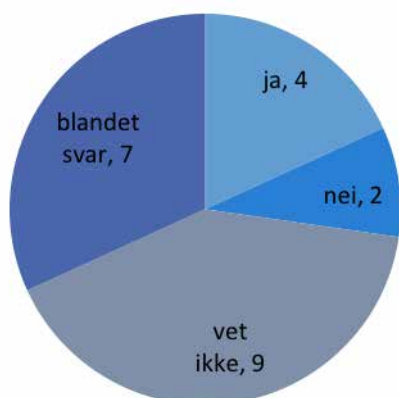
Vi stilte spørsmål om planen omfattet etterforskning av alvorlige lovbrudd i trafikken, og om planen omfattet reaksjonsfastsettelsen i alvorlige lovbrudd i trafikken.

Vi fikk svar på at planen omfattet etterforskning av alvorlige lovbrudd i trafikken i seks av politidistriktene. Det utgjør 27 % av politidistriktene som svarte på undersøkelsen.

Videre oppga tre av politidistriktene at planen omfattet reaksjonsfastsettelsen (14 %).

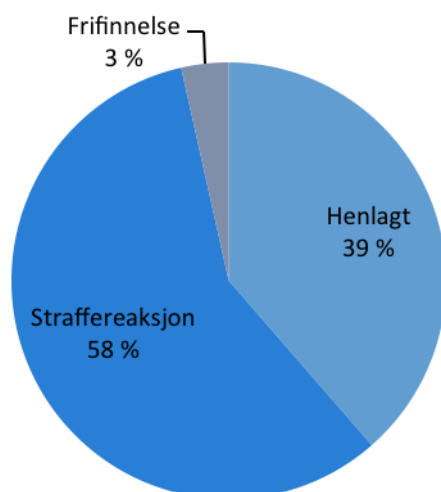
Den store andelen som svarte «vet ikke» tyder på at den lokale strategiplanen for trafikksikkerhetsarbeidet var lite kjent, dersom den finnes.

12 Av de om har svart ja oppgis følgende oppgaver: Ta stilling til sakkyndig likunderøkelse og førerkortbeslag, lede og følge opp etterforskningen samt avholde møter, rettsanmodninger, begjæringer, påse likelydende behandling av sak som øvrige politidistrikt, holde seg oppdatert på fagområdet og veilede andre jurister generelt og i enkeltsaker, kvalitetssikre, samt sørge for rekonstruksjon.



Figur 45: Har politidistriktet utarbeidet en plan for trafikksikkerhetsarbeidet? (n=22)

I 2012 var det 139 trafikksaker som ble registrert med dødsfølge. I tillegg fant vi ved gjennomgåelsen av sakene en påkjørsel av fotgjenger med dødsfølge i «vtrl. § 3-utvalget». Den kommenteres under sistnevnte utvalg. Av de opprinnelige 139 sakene er 36 avgjort med en positiv påtaleavgjørelse. I 57 av de 139 sakene overlevde fører av «gjerningsbilen». Fordelingen kan vises slik i figur 46:



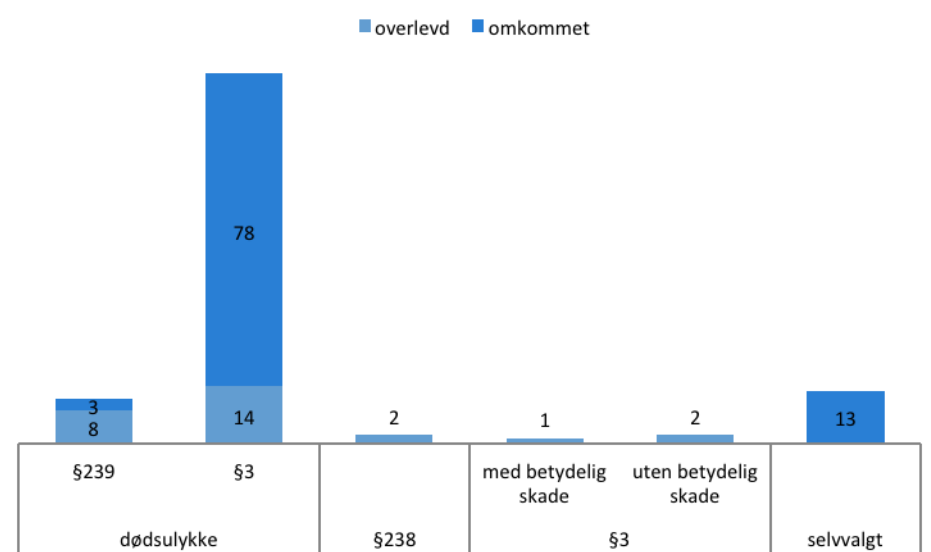
Figur 46: Avgjørelse i dødsulykker med overlevende gjerningsperson (n=57)

Sakene som utgjorde 58 % var avgjort med påtaleunntatelse, forelegg, siktelse (tilståelsesdom) og tiltalebeslutninger.

7.1 Saker med negativt påtalevedtak

Vi vil nå gå over til å behandle sakene med de negative påtalevedtakene. Det inkluderer de sakene hvor gjerningsmannen selv omkom i hendelsen.

Figur 47 under viser en oversikt over saker med negativt påtalevedtak for henholdsvis overlevende og omkommet gjerningsmann fordelt på sakstype.



Figur 47: Saker med negativt påtalevedtak fordelt på overlevende og omkommet gjerningsmann og sakstype (n=121)

Person – og saksnivå

Vi har sett at avgjørelseskodene på de negative påtaleavgjørelsene var hentet fra STRASAK både fra person- og saksnivå. Det er redegjort for skillet mellom saksnivå og personnivå i rundskrivet Ra 99-238 «Etterforskning» (Riksadvokaten, 1999).

Ut fra rundskrivet har vi konkludert med at det var etterforskning på personnivå da det ble rettet undersøkelser mot én eller flere enkeltpersoner, på en slik måte at vedkommende ville hatt status som mistenkte ved avhør, eller siktet dersom forfølgning hadde blitt innledet av domstolen.

I noen av våre saker var ikke etterforskningen rettet mot enkeltpersoner. Det gjaldt særlig for sakskategorien «selvvalgte ulykker». Spørsmålet er hvordan disse sakene skal avgjøres? I Ra 99-238 «Etterforskning» (Riksadvokaten, 1999), uttales at etterforskning av mistenkelig dødsfall gjennomføres på saksnivå.

Vi har registrert at det var noe tilfeldig om sakene ble avgjort på person- eller saksnivå.

Under saksgjennomgangen foretok vi en skjønnsmessig vurdering av etterforskingen og påtalebehandlingen. I vurderingen tok vi utgangspunkt i formålet med etterforskingen. Vi undersøkte om det under etterforskingen og påtalebehandlingen var søkt å skaffe til veie de nødvendige opplysninger for å avgjøre spørsmålet om tiltale, samt å tjene for rettens behandling av spørsmålet om straffeskyld og om fastsettelse av reaksjon. Hva som er nødvendige opplysninger for å avgjøre spørsmålet om tiltale vil nødvendigvis variere fra sak til sak. Et minimumskrav er etter arbeidsgruppens synspunkt at det er søkt å opplyse saken, samt å identifisere uaktsomheten. Vi ønsket i utgangspunktet å lage en skjematisk modell for å skape notoritet over våre vurderinger.

Et eksempel kan være slik vist i modell i «*Kvalitet i etterforskingen – særlig om påtaleansvarliges rolle og betydning*» punkt 2.2.3.3 (Myhrer, 2015). Modellen var imidlertid ikke kjent for oss da vi hadde gjennomgang av sakene. Vi ser imidlertid at vurderingene samsvarer i noen grad til tross for at vi ikke har en tabellarisk fremstilling. Våre vurderinger bygger imidlertid på skjønn. Vi inndelte etterforskingen i tre kategorier. Det var saker med ikke akseptabel, akseptabel og god kvalitet. Vi har vurdert sakene til å ha dårlig kvalitet når etterforskingen ikke har identifisert og opplyst den utviste uaktsomhet, slik at påtaleavgjørelsen ble tatt på manglende grunnlag. Sakene hadde middels kvalitet da det forelå tilstrekkelig grunnlag for å fatte en riktig avgjørelse, men at det utelukket likevel ikke feil eller mangler i etterforskingen. Sakene ble vurdert til å ha god kvalitet når de var godt opplyst og vi ikke har funnet vesentlige feil og mangler.

I saksgjennomgangen forsøkte vi å identifisere det kjøretøyet og den fører som hadde utløst hendelsen. I den videre fremstillingen skiller vi mellom de sakene med overlevende fører, og de sakene hvor fører omkom. Først behandler vi sakene hvor fører overlevde hendelsen. Det var i alt 22 saker.

Det var en del singelulykker i porteføljen, og det som tilsynelatende fremstod som singelulykker. Singelulykker er ulykker hvor enslig kjøretøy har kjørt og kollidert med noe utenfor veibanen. Det var ikke nødvendigvis slik at det som fremstår som singelulykke var nettopp det. Andre parter som har vært involvert i hendelsen, uten at politiet har søkt å opplyse saken. I vår fremstilling behandles imidlertid singelulykkene sammen med de sakene hvor fører omkom. Det var i alt 81 saker hvor gjerningsmannen døde etter hendelsen, og sakene ble henlagt.

7.1.1 Dødsulykker med overlevende gjerningsmann – med ikke akseptabel kvalitet

Arbeidsgruppen fant at 11 av 22 sakene i denne kategorien, dødsulykker med overlevende gjerningsmann med negativ påtaleavgjørelse, ikke hadde akseptabel kvalitet. Det tilsvarer 50 % av sakene. Her følger en redegjørelse for flere av sakene vi klassifiserte som ikke akseptable, fordelt på henleggelseskode.

Henlagt intet straffbart forhold – 010

I bymiljø oppstod kollisjon mellom personbil og syklist, da bilisten svingte til høyre over sykkelfelt. Det forelå objektivt vikepliktsbrudd ved sving, samt overtredelse av vtrl. § 3, ettersom det oppstod sammenstøt med både person- og materiellskade. Avdøde syklist ble obdusert, men det var ikke årsakssammenheng mellom kollisjonen og dødsfølgen. Det ble tatt et mangelfullt «straksavhør» på stedet av bilfører, som ikke fikk en rolle i straffesaken. Det ble ikke tatt nytt avhør av bilfører, og saken ble henlagt som intet straffbart forhold. Vi er av den oppfatning at saken burde vært etterforsket på personnivå.

Henlagt intet straffbart forhold anses bevist – 103

I boligmiljø oppstod kollisjon mellom MC og personbil, da sistnevnte svingte til venstre, jf. eksempel 13. I saken forelå i utgangspunktet vikepliktsbrudd ved sving til venstre, samt at fører av personbil forårsaket kollisjon hvor fører av MC havnet under bilen. Etter kollisjonen rygget bilfører over MC-fører. Saken ble ikke opplyst tilstrekkelig, og det fremsto uklart hvordan MC-fører havnet under bilen. En kan anta at han har sklidd under, men det var ikke undersøkt. Det gjensto en rekke vesentlige etterforskningskritt i saken, da den ble henlagt som intet straffbart forhold bevist.



Eksempel 13

Henlagt etter bevisets stilling – 058

Tre av sakene ble henlagt uten at førerne var forsøkt avhørt. Dette var saker hvor det etter dokumentopplysningene forelå objektive overtredelser av trafikkreglene. Det var et tilfelle av brudd på skiltet vikeplikt, og to tilfeller av kollisjon i motgående kjørefelt. Førerne i de tre sakene ble selv skadet i kollisjonene, men politiet hadde ikke innhentet skadegrad i sakens dokumenter før sakene ble henlagt etter bevisets stilling.

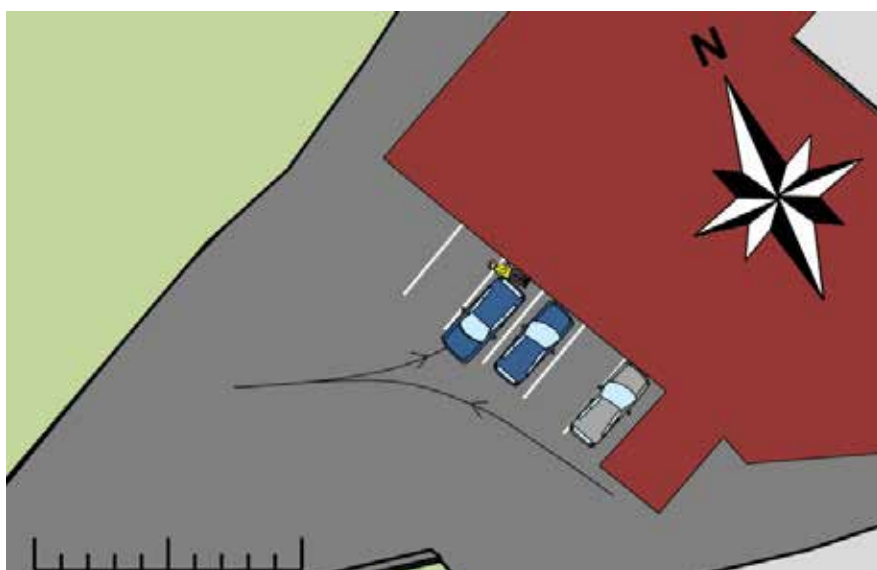
Etter kollisjon i motgående kjørefelt på glatt vinterføre, ble det gjennomført telefonavhør av mistenkte. Det ble verken stilt kritiske eller konfronterende spørsmål. Sentralt i saken var hvorfor fører mistet herredømme over kjøretøyet under køkjøring? Det objektive i saken synes klart, men det ble ikke stilt relevant spørsmål om de subjektive forhold før saken ble henlagt.

På rett og oversiktlig landeveistrekning med god sikt på over 100 meter i 80 km/t-sone svingte bil til venstre og forårsaket kollisjon med MC. Fører av MC omkom. Det forelå et objektive vikepliktsbrudd, og saken var ikke tilstrekkelig opplyst for påtaleavgjørelse.

Vi er av den formening at ytterligere etterforskningskritt, herunder rekonstruksjon, ville kunne bidra til å opplyse saken før påtaleavgjørelse.

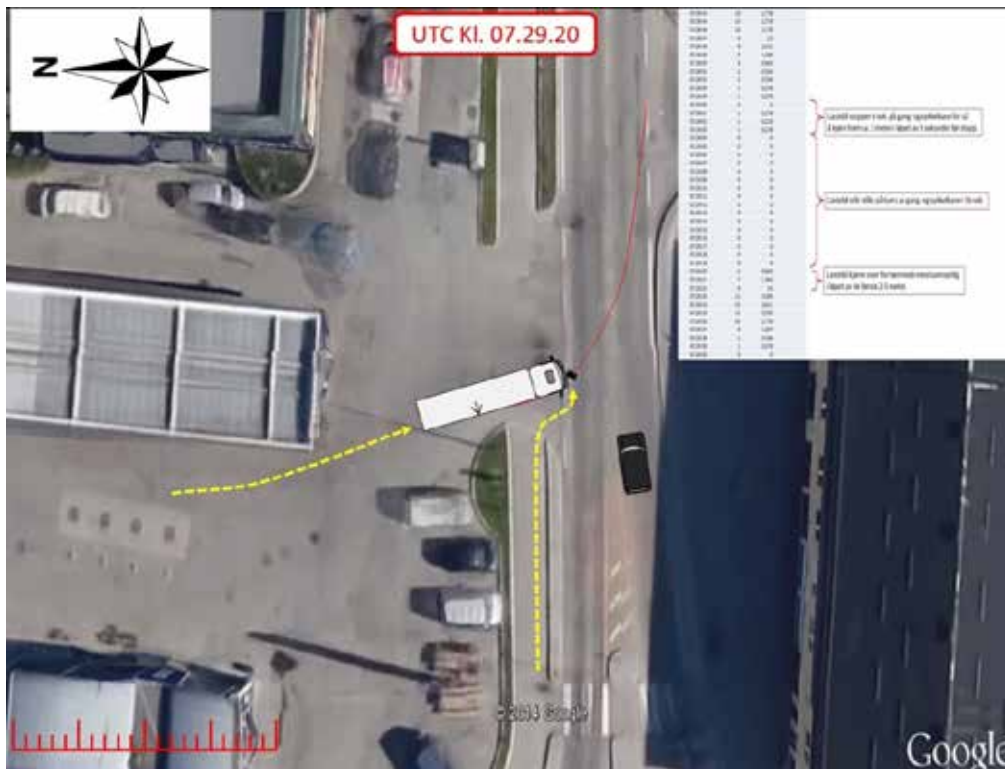
Fotgjenger ble rygget på og drept på en parkeringsplass. De objektive vilkår fremsto som

klare. Avhøret av fører var svært kort og mangelfullt. Den øvrige saksbehandling var også svært mangelfull. Førers høye alder tilsa at han burde underlegges en sakkyndig undersøkelse for å utrede tilregnelighet. Det ble ikke gjort, men førerkortet ble overført til forvaltningssporet hvor det ble stilt krav til ny praktisk prøve. Arbeidsgruppen har laget en illustrasjon av hendelsen i eksempel 14.



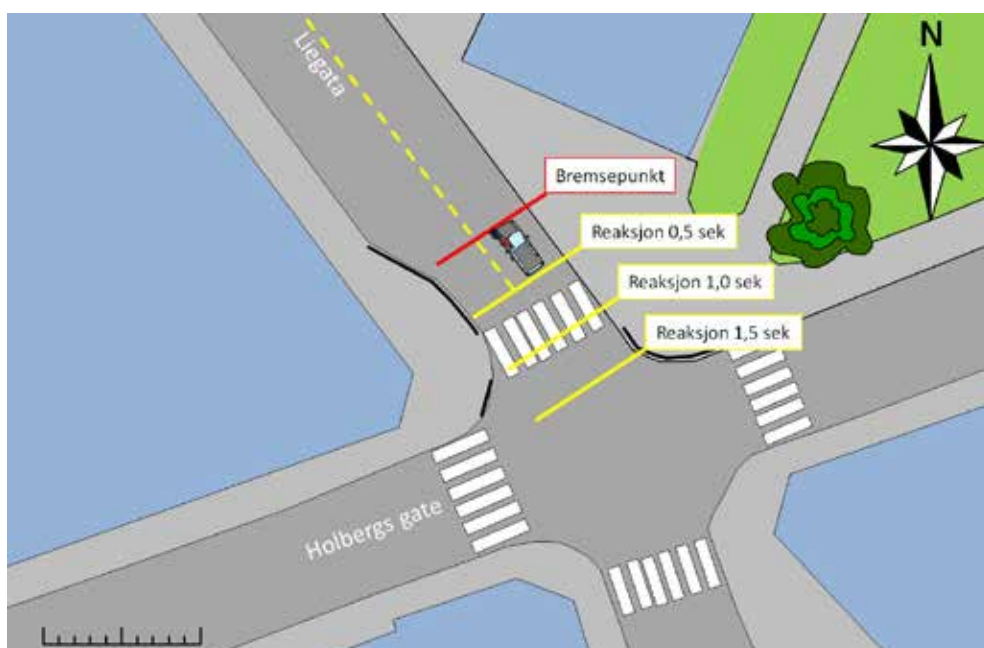
Eksempel 14

Eksempel 15 viser påkjørsel av fotgjenger, etter at lastebil krysset gang- og sykkelvei. Sakkyndig rapport fra Statens vegvesen hadde uriktige rettslige og faktiske opplysninger. Diagramskiven var ikke analysert, og den viste et annet faktum enn det siktede hadde forklart, samt hva Statens vegvesen konkluderte med. Det ble utbetalt erstatning som følge av midlertidig førerkortbeslag. Den utviste uaktsomhet fremstår som kvalifisert. Illustrasjon under viser inntegnet kjøretøy, gangretning og utskrift av analysert kjøre- og hviletidsdata med tid og tilbakelagt distanse.



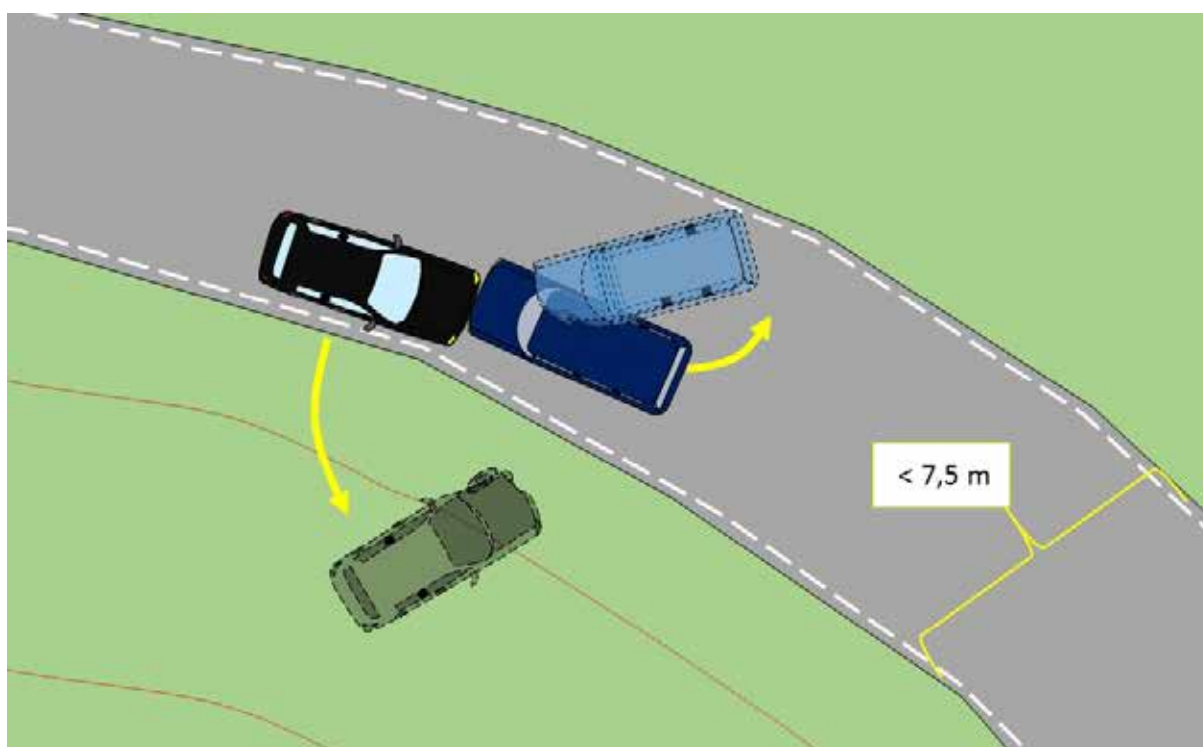
Eksempel 15

Eksempel 16 viser illustrasjon av påkjørsel av fotgjenger som på dagtid krysset i eller i umiddelbar nærhet av gangfelt. Det ble ikke foretatt oppmålinger, eller laget polititegning. Det ble likevel konkludert med at avdøde lå seks meter fra gangfeltet etter påkjørselen. Det ble heller ikke tatt verken alkotest eller blodprøve av bilfører, som opplyste å ha inntatt Zoloft og Zyprexa. I tillegg opplyste bilfører at hun skulle til optiker, men endret det senere til øyelege. Det ble ikke gjort undersøkelser i forhold til synet. Det ble ikke tatt midlertidig beslag av føreretten. Saken fremstod som svært dårlig etterforsket da den ble henlagt etter bevisets stilling – 058.



Eksempel 16

Eksempel 17 illustrerer frontkollisjon mellom to personbiler, hvor fører av møtende bil omkom. Saken ble henlagt uten at treffpunktet ble utredet. En undersøkelse som burde hatt en sentral plass i etterforskingen, jf. dok. 02, hvor det fremkommer: «Ut i fra spor på stedet og «skadebildet» på kjøretøyene kan det tyde på at enhet A har «kuttet svingen» noe og kommet for langt over mot motgående kjørefelt». Det ble ikke laget polititegning. På bakgrunn av analyse av foto i illustrasjonsmappe i saken, fremsto det som klart på medlem for arbeidsgruppen med teknisk kompetanse, at overlevende fører hadde kommet over i motsatt kjørefelt og forårsaket kollisjonen. Den overlevende føreren ble i avhør ikke konfrontert med fakta.



Eksempel 17

7.1.2 Dødsulykker med overlevende gjerningsmann – med akseptabel kvalitet

I dødsulykker med overlevende gjerningsmann, -med negativ påtaleavgjørelse, vurderer arbeidsgruppen at seks av 22 saker hadde akseptabel kvalitet. Det tilsvarer 27 %. Her følger en beskrivelse av fem av sakene etter henleggelseskode.

Bevisets stilling - 058

Det første eksempel til å belyse henleggelse på bevisets stilling, var en møteulykke på smal sporete, iset og glatt vei. Det oppstod sideskrens og kollisjon inn i møtende bil. Det ble ikke gjort tilstrekkelige undersøkelser i forbindelse med utvist uaktsomhet. Hastigheten til utløsende bil var åpenbart for høy etter forholdene. I uaktsomhetsvurderingen kan påtaleansvarlig ha blitt påvirket av konklusjonene til ekstern aktør, som beregnet hastighetene til

de impliserte kjøretøy forut for hendelsen. Det ble konkludert med for lav hastighet etter som «input-verdiene», ved beregning av hastighet ble satt vesentlig for lavt sammenlignet med relevante Euro NCAP-verdier.

Det andre eksempelet for å belyse henleggelse på bevisets stilling, var en ulykke der en MC kjørte inn i bil som svingte til venstre, hvor fører av MC omkom. Både Statens vegvesen og ekstern aktør hadde beregnet hastighet på MC, og det er ikke tvilsomt at MC hadde holdt vesentlig for høy hastighet. Spørsmålet var likevel om fører av personbil hadde utvist uaktsomhet. Alle vitnene ble avhørt over telefon, og det var ingen forsøk på nøyaktige angivelser om partene og vitnenes plassering. Fører av personbil ble ikke stilt kritiske eller konfronterende spørsmål under avhør. Saken ble først henlagt med kode 103. Avgjørelsen ble påklagd, og etter hvert omgjort til kode 058. Dette var en sak hvor det for arbeidsgruppen fremsto som helt nødvendig at sentrale vitner og mistenkte selv viste på tegning i målestokk eller kart, hvor de var og hvilket sikt bilde de hadde under hendelsen. Saken var egnet for rekonstruksjon. Resultatet i denne saken var plausibelt, men det var ikke faglig underbygget.

Tvil om strafferettslig tilregnelighet – 065

Kollisjon mellom bil og MC, da bil med eldre fører svingte til venstre. Den grunnleggende etterforskningen i saken var tilfredsstillende, men det ble først stilt spørsmål om siktedes tilregnelighet etter at tiltalen var tatt ut. Spørsmålet ble reist 13 måneder etter kollisjonen. Med siktedes relativt høye alder på gjerningstidspunktet – 82 år gammel – burde tilregneligheten vært et sentralt moment tidlig i vurderingen. Saken ble gjenstand for klagebehandling, og den ble endelig henlagt på to og halvt år etter kollisjonen på grunnlag av tvil om strafferettslig tilregnelighet.

Mistenktes død – 064

Påkjørsel av fotgjenger på rett og oversiktig strekning hvor fotgjenger omkom. Politiet gjennomførte rundspørring i området rundt åstedet hvor det fremkom nye opplysninger. Fører av personbilen var 72 år da påkjørselen fant sted. Politiet gjorde innledningsvis ingen undersøkelser i forhold til hans strafferettslige tilregnelighet, til tross for at det var opplysninger i saken som ga foranledning til det. Det ble først fanget opp av statsadvokaten, da saken ble sendt inn for tiltale etter åtte måneder. Siktede døde drøye to år etter påkjørselen.

7.1.3 Saker med overlevende gjerningsmann – med god kvalitet

Arbeidsgruppen vurderte at etterforskningen ble vurdert til å holde god kvalitet i fem saker med overlevende gjerningsmann, henlagt etter bevisets stilling – 058. Det utgjorde 23 % av de henlagte sakene av dødsulykker med overlevende gjerningsmann. Dette var saker som ble tilstrekkelig belyst slik at saken fikk en riktig avgjørelse innen rimelig tid. Her følger en beskrivelse av fire av ulykkene.

I den første kjørte syklist ut i kjørebanelen på landevei fra en utkjørsel. Syklisten var skjult bak en hekk og en tilhenger som stod helt inntil veien da han kjørte ut. Det oppstod på kjørsel hvor syklisten omkom. Etterforskingen viste at fører av bilen ikke var å bebreide for påkjørselen. Saken hadde grei framdrift hvor den ble avgjort i løpet av seks måneder.

I den andre saken, kjørte trikk ved holdeplass på en fotgjenger som gikk rett ut i skinnegang. Trikken holdt lav fart etter forholdene, og fører kunne ikke lastes for påkjørselen.

Vi undersøkte to saker hvor fotgjengere ble påkjørt og drept, da de krysset over veien i mørket utenfor oppmerket gangfelt. Den første skjedde på trefeltsvei i bystrøk hvor fotgjenger krysset skrått over veien. Politiet gjorde et relativt grundig åstedsarbeid, laget god illustrasjonsmappe og tok gode avhør som førte fram til tiltalebeslutning. Etter at saken ble overført til ny aktor ble det også tatt ny vurdering av tiltaltes utviste uaktsomhet. Det førte til at tiltalebeslutningen ble trukket like før hovedforhandlingen. Vurderingen om å trekke tiltalebeslutningen ble tatt etter en ny åstedsundersøkelse. Saken burde vært opplyst med rekonstruksjon på et tidlig tidspunkt i etterforskingen. Da ville også saksbehandlingstiden blitt kortere.

I den andre saken krysset fotgjengeren løpende ut bak en bil ut på en tofelts mørk landevei hvor hun ble påkjørt. Politiet gjorde en grundig etterforsking hvor det også ble foretatt rekonstruksjon av siktforhold. Rekonstruksjoner er egnet til å opplyse svært mange saker. Vi har ikke lagt avgjørende vekt på manglende rekonstruksjoner i kvalitetsvurderingene. Det er imidlertid et av de tiltakene vi kommer til å foreslå.

7.1.4 Dødsulykker med død gjerningsmann – med ikke akseptabel kvalitet

Av dødsulykkene med død gjerningsmann vurderte vi at 15 av 81 saker ikke hadde akseptabel kvalitet. Det tilsvarer 18 %. Videre følger beskrivelse av noen av sakene fordelt på avgjørelseskode.

Avgjort utenfor straffesak – 016

Singelulykke med MC hvor fører kjørte ut. Ikke tatt foto eller laget polititegning. Verken høy fart eller sykdom var sannsynlige årsak til utforkjøringen. I UAG-rapporten fremkom at produsenten av motorsykkelen – Triumph – hadde sendt ut tilbakekalling på denne modellen, da feilen kunne medføre velt. UAG fikk ikke svar fra forhandler om aktuelle MC hadde vært inne for delebytte etter innkalling.

Møteulykke hvor kjøretøy kom over i motsatt kjørefelt og frontkolliderte. Fører omkom på stedet. Treffpunktet ble indentifisert 110 cm inn i motsatt kjørefelt. Basert på opplysninger fra fører og passasjer i møtende bil, besluttet politiet ikke å gjennomføre sakkyndig likundersøkelse. I dok. 02 fremkom at det ikke var mistanke om påvirkning av fører i møtende bil. Likevel ble det tatt blodprøve. Bruk av tvangsmiddelet blodprøve medførte siktelse i saken og den skulle vært avgjort på personnivå.

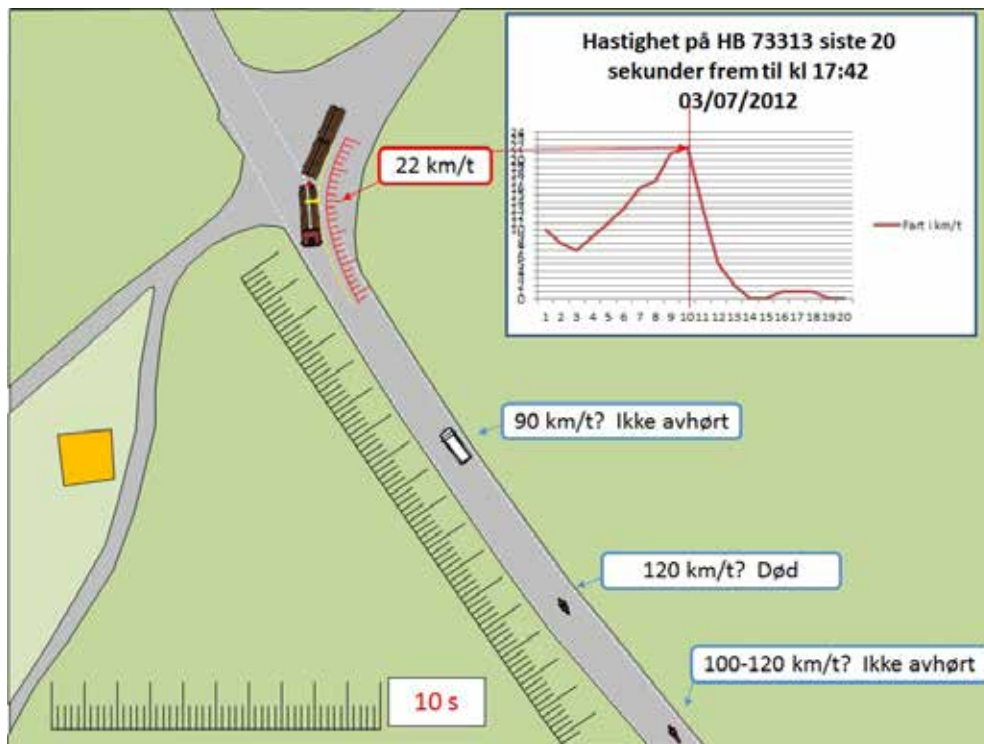
Mistenktes død – 064

En tilsynelatende singelulykke hvor fører med en påvirkning på 2,23 ‰ kjørte sin samboers bil rett fram i et T-kryss og kolliderte inn i en fjellvegg. Det ble ikke gjort noen etterforskning for å opplyse om andre var involvert. Ingen av de fem vitnene som er oppført i dok. 02 ble avhørt. Det var heller ikke samboer og bileier, som attpåtil i en samtale med politiet, opplyste at nå avdøde også tidligere hadde kjørt i beruset tilstand. Avdøde ble ikke obdusert. Det ville vært nødvendig dersom andre var involvert i utforkjørselen. I tillegg skulle politiet vurdert sak om overlatelsesmedvirkning. Dersom politiet hadde etterforsket med henblikk på overlatelsesmedvirkning ville også siktelse for overtredelse av strl. § 239 vært et vurderingstema. Manglende sakkyndig likundersøkelse ville imidlertid vært et hinder i bevisvurderingen.

Møteulykke mellom vogntog og personbil. Saken inneholder fem saksdokumenter hvor to var anmodninger om oversendelse av sakens dokumenter fra Statens vegvesen og UP. De øvrige var: «Rapport om veitrafikkuhell» med en 14 linjers redegjørelse, en illustrasjonsmappe hvor det var tatt bilder av skadene på de to kjøretøyene på en inntauingstomt, og et analyseresultat etter blodprøve av den omkomne.

Kollisjon mellom MC og tømmertransport i forbindelse med at denne kjørte ut på en fylkesvei, jf. eksempel 18. Saken ble henlagt for tømmerbilfører med kode 103 – intet straffbart forhold. Det ble utelukkende foretatt et straksavhør av fører på stedet hvor det ikke ble stilt kritiske spørsmål. Det ble sikret data for kjøre- og hviletid av Statens vegvesen, men de ble ikke analysert verken i straffesaken eller i UAG-rapporten. Analyserte kjøre- og hviletidsdata ville ha vist at det ikke var riktig at fører hadde stanset før utkjøring. Dataene viste at han kjørte ut i veien i 17 km/t, omtrent der han oppgav å ha stoppet. Det var i akselerasjon opp til 22 km/t frem til hele trekkvogna var ute på riksveien, før han foretok en kraftig oppbremsing ned til 13 km/t og videre til ca. 5 km/t i treffpunkt. Et vitne som kjørte rett foran MC-en ble ikke spurt om hvor han var da tømmerbilen kjørte ut på veien. Han ble heller ikke spurt om egen hastighet.

For arbeidsgruppen fremsto det som nødvendig i forhold til andre vitneopplysninger. Det var avsatt bremsespor fra MC på stedet, men det ble ikke gjort fullverdig hastighetsberegning ut i fra sporene. Det var heller ikke avklart om alle bremsespor stammet fra forulykkedes sykkel, eller om kameraten hadde laget det første bremsesporet. Det ble besluttet at avdøde ikke skulle gjennomgå en sakkyndig likundersøkelse. Imidlertid ble det tatt blodprøve av fører av tømmertransport med rekvisisjon om alkoholanalyse, til tross for at det ble tatt negativ alkotest. Det ble protokolert i dok. 02: «Mistenkte blåste i et alkometer. Undersøkelsen viste resultatet 0,00». Da politiet ikke hadde klarlagt ansvarsforholdet for kollisjonen, var det ikke grunnlag for å henlegge saken 064.



Eksempel 18

I en sak var det kollisjon mellom personbil og veteranlastebil. Det var ikke laget polititegning, og treffpunktet i vegbanen var ikke klarlagt. Hastighetene til kjøretøyene ble ikke forsøkt beregnet. Det var heller ikke gjennomført undersøkelser i forhold til overlattelsesmedvirkning. Bileier var kamerat av bilens fører, og bilen ble kjørt fra en fest. Fører var beruset under kjøringen. Han ble ikke obdusert. Det var heller ikke gjort undersøkelser i forhold til fører av veteranlastebilen, som formentlig hadde kjørt ca. 750 km etter arbeidstid forut for hendelsen. Hastighetsberegninger ble ikke foretatt av noen av kjøretøyene.

En moped ble funnet i vegbanen, og føreren ble funnet nedenfor en bru. Ingen etterforskning om noen andre var involvert i hendelsen. En slik undersøkelse fremstår som nærliggende ettersom hendelsen skjedde ved en relativt smal bru, på dagtid og det ble minimale skader på mopeden. Ingen vitner var avhørt. Det er vanskelig å forstå hvorfor avdøde er lagt inn som siktet i denne saken.

Ikke rimelig grunn til å etterforske – 022

Tilsynelatende singelulykke, hvor en erfaren syklist ble funnet død på en gårdsvei. Politiet avhørte et vitne som fant avdøde, men ingen andre vitner ble avhørt til tross for at det i rapportskrivners merknader fremkom at en navngitt fører med traktor, lastet med en rundballe, hadde passert stedet halvannen time tidligere. Politiet hadde en sterk foranledning til å undersøke om bremsesporene på 12,5 meter før funnstedet av avdøde, hadde en

sammenheng med passeringsproblematikk med traktoren. Syklisten ble ikke obdusert, slik at påtalemyndigheten ved en ellers adekvat etterforskning ikke ville kunne bevise årsaks-sammenheng mellom den uaktsomme handling og dødsfølgen.

7.1.5 Dødsulykker med død gjerningsmann – med akseptabel kvalitet

Arbeidsgruppen vurderte at 56 av sakene med dødsulykke med død gjerningsmann var det akseptabel kvalitet på etterforskningen, det tilsvarer 64 % av sakene med død gjerningsmann. Det utelukker ikke at det var feil og mangler i etterforskningen av disse sakene. Vi mener imidlertid at sakene var tilstrekkelig opplyst, slik at de fikk en forsvarlig henleggelse-skode.

Eksempler på feil og mangler var manglende utåndingsprøver eller blodprøver. Også manglende notoritet om hvorvidt det ble tatt alkotest eller "tegn og symptomer" ble registrert. I noen saker med notoritet for negativ alkotest hadde politiet likevel tatt blodprøve av implisert med rekvisisjon om alkoholanalyse. Ettersom blodprøve av implisert medfører status som siktet, ble den impliserte også behandlet som siktet under avhør. I de tilfellene hvor tekniske og taktiske bevis tilsier deres uskyld fremstår det som uheldig.

I en del saker registrerte vi at politiet hadde overlatt åstedsarbeidet til Statens vegvesen. I flere av sakene manglet både polititegning og fotomappe(r). I de tilfellene hvor polititegning og fotomappe(r) ikke hadde vært avgjørende for saken, har vi likevel falt ned på middels kvalitet. Det samme gjaldt for manglende sakkyndig likundersøkelse. Saker med mangelfulle avhør har også i noen tilfeller passert terskelen for middels kvalitet. Det var i saker hvor vil har kommet til at saken for øvrig var tilstrekkelig opplyst til å kunne ta en forsvarlig avgjørelse.

7.1.6 Dødsulykker med død gjerningsmann – med god kvalitet

Vi har analysert ti saker hvor vi har vurdert at etterforskningen var av god kvalitet (12 %). Til tross for at dette var saker som var etterforsket med god kvalitet, så fant vi også feil og mangler i disse sakene. Vi registrerte at mange vitneavhør ble tatt ved bruk av telefon. I trafikksaker, som mange andre typer straffesaker, er det viktig at etterforsker skaffer seg en så god oversikt som mulig over partene og vitnenes plassering. Det er en vanskelig øvelse når avhør tas over telefon. For sentrale vitner vil det i svært mange tilfeller være nødvendig at deres plassering blir tegnet inn på en polititegning i målestokk eller et kart.

7.1.7 Ulykker med betydelig skade

Ut ifra saksmaterialet skulle arbeidsgruppen innhente 42 saker med betydelig personskaade, og som var registrert som strl. § 238. Vi registrerte at de langt fleste sakene i porteføljen hvor det var betydelig skade, og som ble registrert som strl. §238-saker, fikk en positiv påtaleavgjørelse. Vi antar ut ifra funnene i saksgjennomgangen at sakene først kodes som strl. § 238 etter at det er konstatert betydelig skade, og at uaktsomheten er av en slik art at den kan subsumeres under bestemmelsen.

Ikke akseptabel kvalitet – strl. § 238

Det var imidlertid likevel slik at to av sakene hadde fått en negativ påtaleavgjørelse, til tross for at de ble kodet etter strl. § 238. Begge sakene hadde ikke akseptabel kvalitet, og de ble henlagt etter bevisets stilling (058).

Den første saken var en singelulykke med kassebil hvor den i høy hastighet på vinterføre kjørte ut av E 6. Fører måtte frigjøres. Passasjer ble kastet ut av bilen i utforkjørselen, og ble betydelig skadet. Under gjennomgåelsen av saken fremsto det som at etterforskingen utelukkende har hatt fokus på ruspåvirket kjøring. Det ble tatt blodprøver både av fører og passasjer, men blodprøvene ble forvekslet. Saken ble deretter ikke etterforsket i forhold til uaktsom kjøring, men henlagt på grunn av bevisets stilling. Det fremstår ut i fra saksdokumentene som klart hvem av de to som var fører av bilen, og det kan derfor ikke være tvilsomt at han handlet uaktsomt.

I den andre saken ble en beruset fotgjenger påkjørt da hun skulle krysse over veien i et boligområde natt til lørdag. Fotgjengeren hadde vært passasjer i en drosje som hadde stanset ved veiskulderen på en gjennomfartsvei med en hastighetsbegrensning på 40 km/t. En møtende bil kjørte på henne. Fører av denne ble avhørt på stedet, og avhøret ble skrevet inn i dok. 02 «Anmeldelse av vegtrafikkulykke». I avhøret opplyste han blant annet at han hadde kjørt i 50–55 km/t. Avhøret som var mangelfullt ble ikke fulgt opp med påfølgende avhør. En passasjer i gjerningsbilen ble også avhørt på stedet, og avhøret ble skrevet inn i en egenrapport. Den påkjørte fotgjengeren og fører av gjerningsbilen ble lagt inn som mistenkt i saken. Begge forhold ble henlagt etter bevisets stilling (058).

Ikke akseptabel kvalitet – vtrl. § 3

Vi fant én sak som var registrert som betydelig skade, og som ble kodet som vtrl. § 3. To motorsykler kjørte i følge, og begge hadde passasjer. Da den første motorsyklisten måtte ta en unnamanøver for en sau som løp ut i vegbanen, kolliderte den bakerste med forankjørende. Både fører og passasjer på den bakerste motorsykkelen ble skadet. Politiet på stedet forvekslet partene, og forankjørende ble ført inn som mistenkt. Det ble tatt et svært kort avhør av partene på stedet, og det ble skrevet inn i dok. 02 «Anmeldelse av vegtrafikkulykke». Den reelle gjerningsmann og hans passasjer ble kjørt fra stedet i ambulanser. Det var opplyst i dok. 02 at passasjeren hadde alvorlige skader i ansiktet og brukket arm. Det ble ikke foretatt noen ytterligere etterforskning, og saken ble henlagt for forankjørende på grunn av manglende saksbehandlingskapasitet – 078. Henleggelsen ble påklagd av forankjørende. Han skrev klage på henleggelsen, hvor det blant annet framkommer (eksempel 19):

Jeg håper dette er det slettteste politiarbeid som er mulig å utføre.

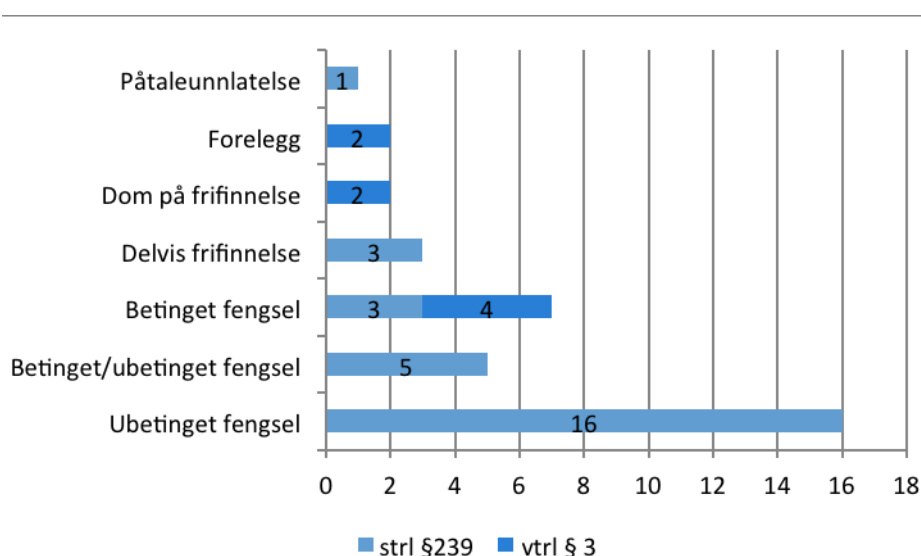
Hvorfor blir jeg anmeldt for å bli påkjørt bakfra!??

Har herr lest sakspapirene??

Det ble ikke foretatt noen ytterligere etterforskning, men politiet la også inn den reelle gjerningsmannen som mistenkt. For han ble saken henlagt etter bevisets stilling (058). Klager fikk deretter henlagt saken som intet straffbart forhold bevist (103).

7.2 Saker med positivt påtalevedtak

Figur 48 under viser hvordan sakene med dødsfølge ble avgjort. Avgjørelsene merket med lyseblått var subsumert under strl. § 239. De mørkeblå ble subsumert etter vtrl. § 3. Tallet på stolpen viser det antallet saker som har fått den aktuelle reaksjonen. I de aller fleste lyseblåmarkerte var strl. § 239 benyttet i konkurrans med vtrl. § 3. Det kommer imidlertid ikke til uttrykk i figuren, men behandles under konkurrans.



Figur 48: Reaksjonsfastsettelse i dødsulykkene (n=36)

I den videre fremstillingen skiller arbeidsgruppen mellom de sakene hvor gjerningspersonen ble siktet etter strl. § 239 og etter vtrl. § 3. Det skyldes at bestemmelsene stiller ulike vilkår for anvendelsen.

Videre knyttes det kommentarer til de sakene hvor det ikke var samsvar mellom straffepåstand, domsslutning og/eller adekvat reaksjon. I tillegg knyttes det kommentar til anke og saksbehandlingstid, og til de tilfellene hvor vi ikke fant samsvar mellom den utviste uakt-somhet og straffepåstand i forhold til rettspraksis.

For strl. § 239 er strafferammen i bestemmelsen fengsel inntil tre år, dersom det ikke foreligger særdeles skjerpene omstendigheter. Dersom det foreligger særdeles skjerpene omstendigheter økes strafferammen til seks år. Bøter kan bare anvendes dersom det foreligger særdeles formidlende omstendigheter.

Det var i de undersøkte sakene tatt ut tiltale etter annet straffalternativ i én sak. I saksutvalget var det ingen gjerningspersoner som er bøtelagt for overtredelse av strl. § 239. Vi fant imidlertid tre saker som var avgjort med forelegg etter vtrl. § 3, og som etter arbeidsgruppens oppfatning burde vært avgjort etter strl. § 239. Ett av foreleggene ble påklagd og omgjort slik at det ble utferdiget tiltalebeslutning, men da for overtredelse av vtrl. § 3.

Påtaleunntatelse strl. § 239

For å belyse spørsmålet om påtaleunntatelse etter strl. § 239, har arbeidsgruppen valgt å bruke saken hvor fører av en eldre åpen traktor hadde plassert barnebarnet på tre år og åtte måneder på et stigtrinn, jf. eksempel 20. Under igangsetting av traktoren falt barnet av, og ble overkjørt av bakhjulet. Barnet døde av skadene på stedet. Politiet siktet fører for overtredelse av strl. § 239 og vtrl. § 3, men skrev under tvil innstilling til statsadvokaten om utferdigelse av tiltalebeslutning. Tvilen var begrunnet i det nære slektskapsforholdet mellom siktede og avdøde. Siktede var avdødes mormor. Statsadvokaten mente at det var subjektiv tvil, og den ble uttrykt slik: «*Etter en totalvurdering har jeg kommet til at det ikke kan bevises at det kan tilregnes siktede som uaktsomt at hun ikke regnet med den mulighet for at kjøringen kunne føre til dødsulykke*».

Vedtaket ble påklagd av bistandsadvokaten til barnets far. Riksadvokaten omgjorde vedtaket idet vilkårene for strl. § 239 første straffalternativ var overtrådt og beordret påtaleunntatelse i medhold av strpl. § 69. Det bemerkes i denne forbindelse at Riksadvokaten i rundskriv 3/2009 om standardiserte bøtesatser (Riksadvokaten, 2009) har gitt uttrykk for at påtalemyndigheten skal vurdere om påtaleunntatelse er tilstrekkelig reaksjon ved uaktsom forvoldelse av nærstående død. Dette er også tatt til orde for i Ot.prp. nr 22 (2008-2009) og Innst. O. nr 73 (2008-2009). En utfordring er at det ved påtaleunntatelse ikke er hjemmel for tap av førerrett, jfr vtrl. §33 nr. 1.

Under analysen fikk arbeidsgruppen tilgang til UAG-rapporten hvor nærbilde av traktoren var inntatt. På bildet fremkom at stigtrinnet var lite, rustent og helt uegnet for passasjertransport. Rød og grønn pil og tekstboks ble satt inn på bildet av arbeidsgruppen for å illustrere uaktsomheten. Det viste til at clutchpedal opptar området over deler av plattform. På generelt grunnlag diskuterer sakkyndige om små barn som dette skal sikres i godkjent barnesete i fremover- eller bakovervendt retning. Sakens fotomappe inneholdt ikke nærbilde av traktoren.

Ulykkesrapport UAG

Ikke offentlig. Off.loven § 14



Traktoren fotografert fra den siden gulten stod (på venstre stighrett, med venstre arm på venstre bakhjulsskjerm)

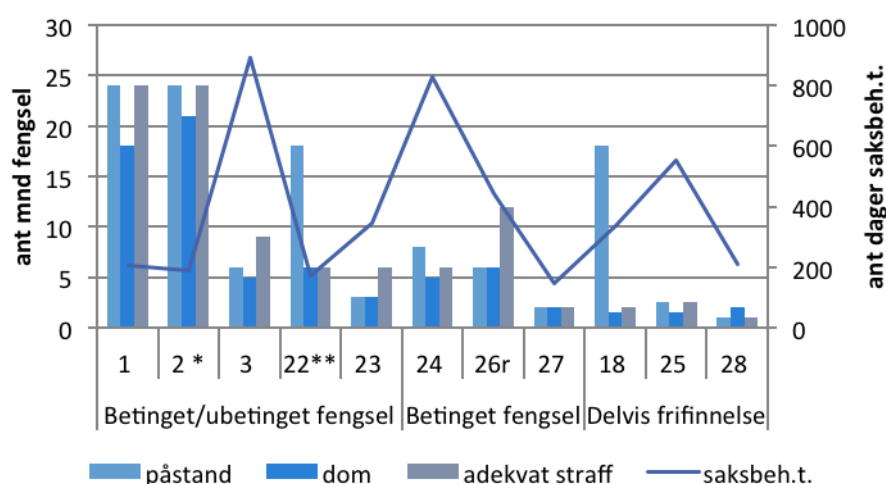
Eksempel 20

7.2.1 Straffeloven § 239

Etter endringen av innholdet i uaktsomhetsbegrepet i strl. § 239 jf. Ot.prp.nr.46 (2000-2001) er utgangspunktet ubetinget fengsel jf. Rt-2005-586.

Figur 49 viser de 11 trafikulykkene med dødsfølge hvor det ble gjort unntak fra utgangspunktet med å idømme ubetinget fengsel for overtredelse av strl. § 239. Y-aksen viser antall måneder idømt fengselsstraff. X-aksen viser et gjennomgående løpenummer på sakene. I de sakene hvor det står «r» bak tallet har siktede vært påvirket av rus. Der hvor det fremkommer * innbefatter påstand, dom og adekvat straff også andre forhold. ** Viser til en sak med overlatesmedvirkning, og den er omtalt nedenfor. Y-aksen på høyre side viser antall dager som er benyttet til saksbehandling. Det er vist med den blå linjen. Aktors påstand er vist med lyseblå stolpe, og det kan være både ting- eller lagmannsrett. De mellomblå stolpene er idømt straff i antall måneder. De grå stolpene uttrykker arbeidsgruppens vurdering av adekvat reaksjon. Også i denne vurderingen har arbeidsgruppen tatt utgangspunkt i en effektiv straffesaksbehandling.

Arbeidsgruppens inntrykk er at både påstand og straffeutmåling i flere av sakene lå under det nivået som rettspraksis gir anvisning på. Straffeutmåling i saker om utaktsomt drap i trafikken varierer i stor grad, og utmålingen beror på en konkret vurdering av forholdene i den enkelte sak.



Figur 49: Påstand, dom og adekvat straff i strl. § 239-saker med betinget fengsel, deldom eller delvis frifinnelse (n=11)

Delvis frifinnelser

I tre av sakene ble siktede frifunnet for strl. § 239 i ting- eller lagmannsretten, men domfelt for overtredelse av vtrl. § 3. Påtalemyndigheten påanket ikke to av sakene til lagmannsretten. Arbeidsgruppen fant det ikke riktig å overprøve høyere påtalemyndighets beslutninger i så måte, men saken må sees opp mot Riksadvokatens rundskriv nr. 1/2012 (Riksadvokaten, 2012) hvoretter dødsulykke i trafikken skal vies særlig oppmerksomhet med hensyn til reaksjonsspørsmålet, herunder ved vurderingen av om rettsmidler skal anvendes. Det vises bl.a. her til at tingrettens fagdommer i én av sakene dissenterter, og stemte for domfellelse etter strl. § 239.

Etter arbeidsgruppens vurdering bør to av sakene nevnes. Den første saken fremstår som prinsipiell da den gjaldt «råsykling» på fortau. Fagdommer dissenterter. I dissensen skrev han blant annet:

Mindretallet, rettens leder, er kommet til at tiltaltes grovt uaktsomme sykling rammes av straffeloven § 239. Tiltalte var klar over at sykling på fortau påkaller særlig aktsomhet, dette desto mer når det var rushtrafikk på fortau og i veibane. Likevel valgte tiltalte å sykle på en måte retten karakteriserer som svært uforsvarlig og grovt uaktsom.

Den andre saken gjaldt føring av vogntog i næring. Siktedes trekkvogn var påført prøvekjennemerke slik at han ikke kunne benytte den i næring. Han hadde verken førerrett eller løyve. I tett snødrev med dårlig sikt og på svært vanskelig føre startet han forbikjøring av en brøytebil. Det oppstod kollisjon hvor en av hans passasjerer døde.

Betinget fengsel

Det ble idømt betinget fengsel i to saker. Den ene saken ble begrunnet i lang saksbehandlingstid, og at det var en overtredelse av Europeiske menneskerettskonvensjon (EMK) art. 6. Den andre saken gjaldt påkjørsel av fotgjenger i gangfelt med gravemaskin hvor fører var en læregutt på 18 år.

Saksbehandlingstid i strl. § 239-saker med betinget fengsel, deldom eller delvis frifinnelse varierte i vår undersøkelse mellom 170 og 892 dager med et gjennomsnitt på 391 dager. Henholdsvis 359 for saker med betinget/ubetinget, 470 for saker med betinget og 366 for saker med delvis frifinnelse.

Deldommer - ubetinget- og betinget fengsel

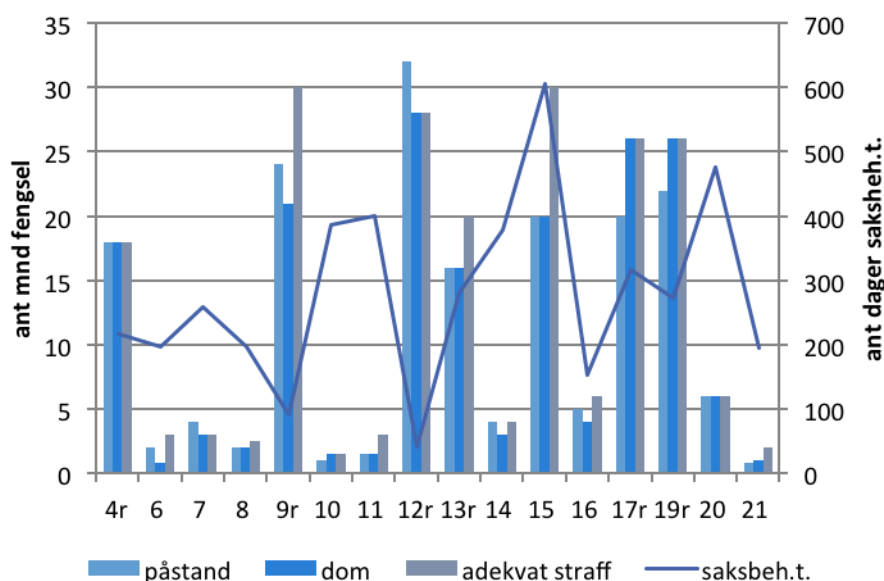
Arbeidsgruppen har ikke funnet de elementene som dannet grunnlag for påstand om deldom. Et eksempel er en sak hvor en fører på 18 år og fire måneder, i alkoholrus på 1,23 promille, kjørte en ulovlig ombygget bil i høy hastighet ut i en kurve i 50 km/t-sone. Hastigheten var så høy at han skrenset 90 meter over et jorde og stoppet sidelengs inn i en driftsbygning med så stor kraft at passasjeren døde. Til tross for at høy hastighet var et vesentlig straffutmålingsmoment, ble denne ikke beregnet.

I strl. § 239-saker, der det ikke er reagert med ubetinget fengsel (11 saker), varierer saksbehandlingstiden mellom 144 og 892 dager, med et gjennomsnitt på 391 dager. For alle reaksjonsformer var det variasjon i saksbehandlingstid, med enkeltsaker som skilte seg ut med svært lang saksbehandlingstid.

Ubetinget fengsel

Figur 50 viser ulykkene med dødsfølge hvor det ble idømt ubetinget fengsel. Det var i alt 16 saker. Y-aksen viser antall måneder idømt fengselsstraff. X-aksen viser et gjennomgående løpenummer på sakene. Løpenummer markert med «r» betyr at siktede var påvirket av rus. Y-aksen på høyre side viser saksbehandlingstiden i antall dager. Antallet er vist med blå linje. De lyseblå stolpene er aktors straffepåstand vist i antall måneder fremmet i siste rettsforhandlingen, herunder ting- eller lagmannsrett. De mellomblå stolpene er idømt straff. De grå stolpene er arbeidsgruppens vurdering av adekvat reaksjon ut fra foreliggende rettspraksis.

Vi har særlig sett hen til dommer som har skapt presedens slik som Rt-2009-1048 i tilfeller rus og høy hastighet. Samtidig har arbeidsgruppen tatt utgangspunkt i en normalt effektiv straffesaksbehandling slik det var ment for denne sakstypen. Unødig lang saksbehandlingstid vil kunne påvirke reaksjonsfastsettelsen.



Figur 50: Påstand, dom, adekvat straff og saksbehandlingstid i strl. § 239-saker med ubetinget fengsel (n=16)

I 16 saker ble det idømt en ren ubetinget reaksjon. I to av sakene synes påstandene til aktor noe lav idet retten i begge tilfeller fant grunn til å heve straffen i forhold til påstand. I begge tilfeller var fører påvirket, og tingretten tok utgangspunkt i Rt-2009-1048.

En av sakene ble avgjort som tilståelsesdom. Etter strpl. § 248 kan en sak pådømmes som tilståelsesdom når retten finner det ubetenkelig. Høyesterett har tatt stilling til problemstillingen i Rt-1969-179: «Jeg tilføyer at saker som den foreliggende med så alvorlige følger etter mitt skjønn regelmessig er mindre vel egnet for pådømmelse i forhørsrett». Det ble gjentatt i Rt-2001-447 (betydelig skade vtrl. § 3) av førstvoterende Matningsdal:

Etter min mening har saken fått en noe uheldig behandling i de tidligere instanser. I en så alvorlig sak om overtredelse av vegtrafikkloven § 3 som denne, var det uheldig å pådømme den i forhørsretten slik at saksforholdet fullt ut synes basert på siktedes egen forklaring. Da straffen beror på en totalvurdering av flere forskjellige forhold, hadde det vært naturlig å fremme saken for byretten med vitneførsel og åstedsbefaring.

Riksadvokaten har behandlet problemstillingen i rundskriv RA 09-294 (Riksadvokaten, 2009): «Ved uaktsomhet i trafikken som har ført til død eller alvorlig personskade, skal det normalt tas ut tiltale». Det ble påstått og idømt ett år og fire måneder ubetinget fengsel. Fører var beruset og kjørte for fort etter forholdene. Videre var han like forut for hendelsen ilagt straff for ruspåvirket kjøring, og hadde tapstid på førerretten. Den påståtte og idømte straffereaksjonen synes å være satt for lavt.

I strl. § 239-saker med ubetinget fengsel (16 saker) varierte saksbehandlingstiden mellom 43 og 607 dager. Med et gjennomsnitt på 280 dager.

7.2.2 Vegtrafikkloven § 3 – med dødsfølge

Det var totalt åtte saker som ble subsumert etter vtrl. § 3. Seks av sakene med dødsfølge ble avgjort med tiltale, og to med forelegg. Politiet har selv kompetanse til å ta ut tiltale etter vegtrafikkloven, også når det er dødsfølge. I trafikksaker med dødsfølge, hvor politiet mener det er grunnlag for tiltale etter vtrl. § 3 har imidlertid flere av landets statsadvokatembeter innført instruks om at politiet skal sende inn sakene til kvalitetskontroll.

Statsadvokaten(e) har tatt ut tiltale i fire saker, og politiet har tatt ut tiltale i to saker. I den ene av de to sakene tok politiet ut tiltale etter ordre fra statsadvokaten. Distinksjonen mellom den uaktsomhet, som rammes av vegtrafikkloven og straffelovens bestemmelser er komplisert, og fremstår vanskelig tilgjengelig for påtalejurister med lite eller manglende erfaringsgrunnlag. Innsendelse for kontroll tilførte imidlertid saken et ekstra, og etter arbeidsgruppes oppfatning viktig kvalitetssikringselement.

Frifinnelse

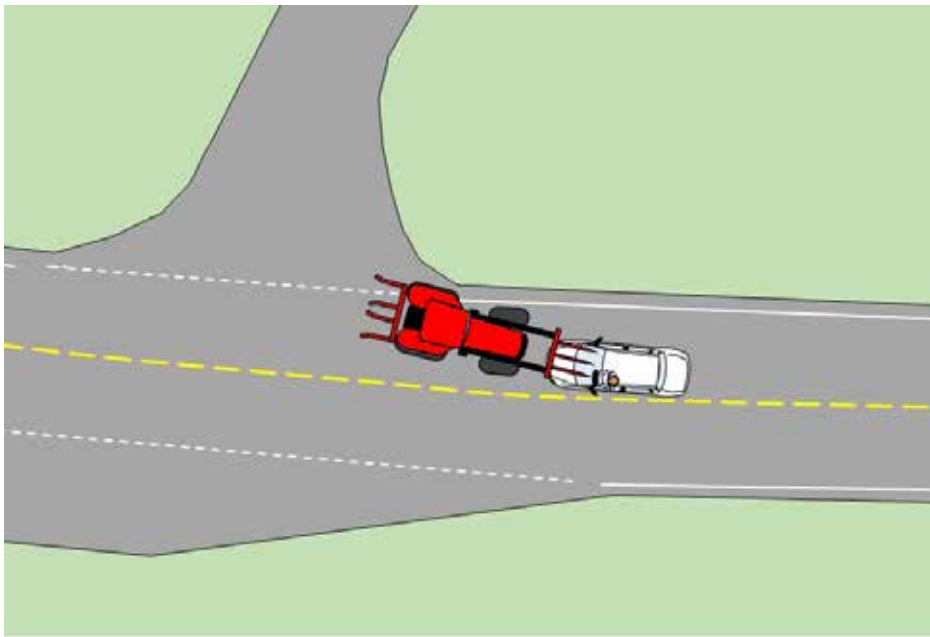
I to saker ble det frifinnelse. I én av disse ble det frifinnelse etter at møtende aktor la ned påstand om det. Etterforskingen av saken fremsto som noe mangelfull. Politiet ønsket å gjennomføre rekonstruksjon, og den ville kunne bidra til å opplyse saken. Siktete ville imidlertid ikke stille opp på rekonstruksjonen, og tiltale ble likevel tatt ut.

Forelegg

Det var utferdiget to forelegg for overtredelse av vtrl. § 3 med dødsfølge, og arbeidsgruppen fant grunn til å kommentere begge to. I den første påførte en førerløs bil dødelige skader på en person i tillegg til skader på tre andre. Arbeidsgruppen har ikke funnet praksis fra Høyesterett eller lagmannsrettene om tilsvarende forhold. Imidlertid fant vi praksis fra en upublisert dom fra Oslo tingrett fra 2002 hvor det ble domfellelse for overtredelse av strl. § 238 idet bilen forvoldte betydelig skade. Førerløse biler fremstår som et alvorlig problem. Problemstillingen var nevnt i avisen BA med overskrift og ingress: «Forsikringsbransjen melder om 2000 «trilleskader» i året» og – «Førerløse biler gjør skade for 50 millioner kroner i året» (BA, 2012).

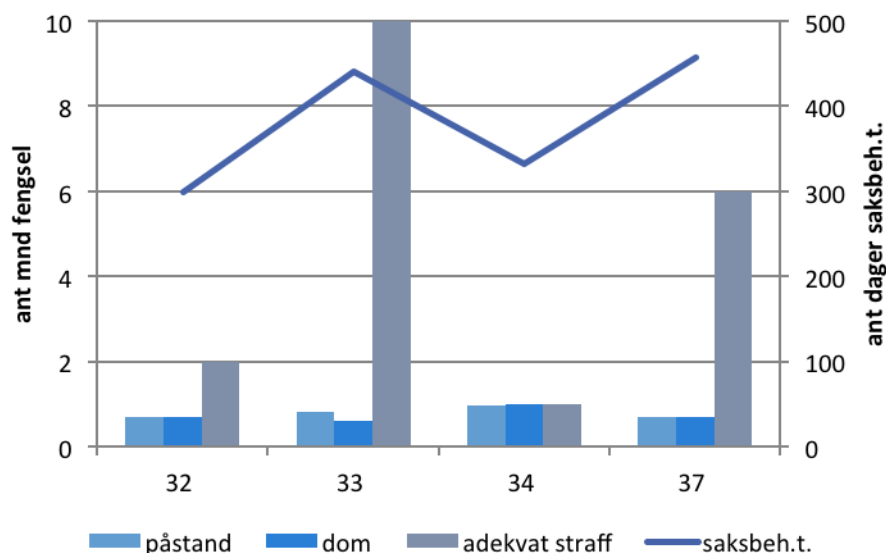
I den andre saken kjørte en traktor med 217 cm lange rundballespyd i fronten, ut fra en gårdsvei og inn på riksveien om kvelden. Der kolliderte den med en personbil, som fikk rundballespydene inn i kupéen. Føreren i den møtende bilen ble drept. Under politiets behandling av saken ble personbilens hastighet et tema, men den ble ikke beregnet. Etter at saken ble henlagt etter bevisets stilling, ble den påklagd. Vedtaket ble opprettholdt av statsadvokaten og oversendt Riksadvokaten. Av Riksadvokaten ble siktete ilagt et forelegg på

8000 for kjøring til fare for andre trafikanter. Arbeidsgruppen har stor respekt for avgjørelsen til høyeste påtalemyndighet, men har likevel forsøkt å gjøre en analyse av kollisjonen. Eksempel 21 illustrerer kollisjonen som er «rekonstruert» i ettertid i forbindelse med denne rapporten på bakgrunn av avsatte spor på bilen.



Eksempel 21

Betinget fengsel



Figur 51: Påstand, dom, adekvat straff og saksbehandlingstid i dødsulykker tiltale etter vtrl. § 3, betinget fengsel (n=4)

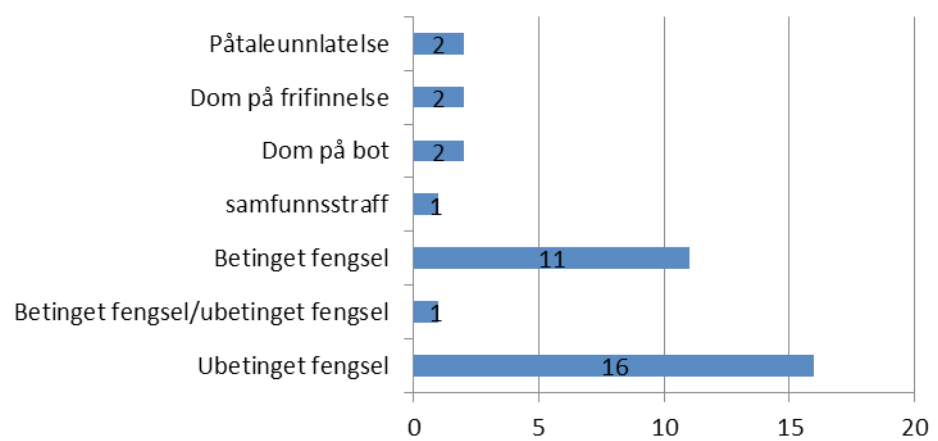
Arbeidsgruppen fant grunn til å kommentere to av sakene. I den første saken sovnet fører under kjøring «dagen derpå», og kjørte over i motgående kjørefelt hvor han kolliderte. Kollisjonen førte til at fører i motgående døde. Tidligere høyesterettspraksis viser at det er grunnlagt for å benytte straffeloven § 239 i tilfeller som dette, og at det da skal idømmes ubetinget fengsel, jf. Rt-1991-828 hvor ble det idømt ti måneder fengsel for et tilsvarende forhold. I den andre saken avpasset ikke fører farten inn mot et kryss hvor det stod flere kjøretøy og ventet på at det skulle bli klart til å kjøre. Siktete kjørte med dårlige dekk, i for høy hastighet etter forholdene og på glatt vinterføre. Da han ikke klarte å stanse for forankjørende valgte han å svinge over i motgående kjørefelt hvor han frontkolliderte med en lastebil, med den følge at de tre passasjerene døde. Arbeidsgruppen har kommet til at Rt-2010-633 gir veiledning både for subsumsjon og straffenivå. I nevnte dom som gjaldt et vogntog ble forholdet subsumert under strl. § 239, og straffen ble seks måneder ubetinget fengsel.

Saksbehandlingstiden på de fire sakene var fra 299 til 458 dager (gjennomsnitt 383 dager), og de fremsto ikke som prioriterte. I én sak ble det skrevet i dommen at straffen må bli betinget ettersom saken er blitt gammel. Det var den saken med kortest saksbehandlingstid av de fire.

7.2.3 Straffeloven § 238

For så vidt gjelder straffereaksjon ved domfellelse etter strl. § 238, er utgangspunkt i Rt-2009-6 avsnitt 27 at : «... der føreren har utvist en alvorlig svikt i de krav som stilles til ham som sjåfør med betydelig personskade som følge, må det reageres med ubetinget fengselsstraff med mindre det foreligger spesielle omstendigheter.» Til tross for utgangspunktet fant vi at ulike straffereaksjoner ble brukt i saker som var avgjort etter straffeloven § 238. Figur 52 viser hvilke reaksjoner som ble gitt, og tallet på søylen viser antallet reaksjoner for de ulike alternativene. Vi vil kommentere noen.

Sakene hadde en saksbehandlingstid fra 173 til 718 dager fram til positiv påtaleavgjørelse, og de fremsto derfor heller ikke som prioriterte.



Figur 52: Reaksjonsfastsettelse strl. § 238-saker (n=35)

Frifinnelse

I en sak ble siktede frifunnet da han under hovedforhandlingen opplyste at han ikke var trett i forkant av kjøringen, men plutselig sovnet. Når det gjelder «sovnetilfellene» vises til punkt 6.2.2. I et annet tilfelle ble siktede frifunnet da kravet til betydelig skade ikke var oppfylt. Arbeidsgruppen mener dette resultatet skyldes mangler både med etterforskningen og påtalevurderingen.

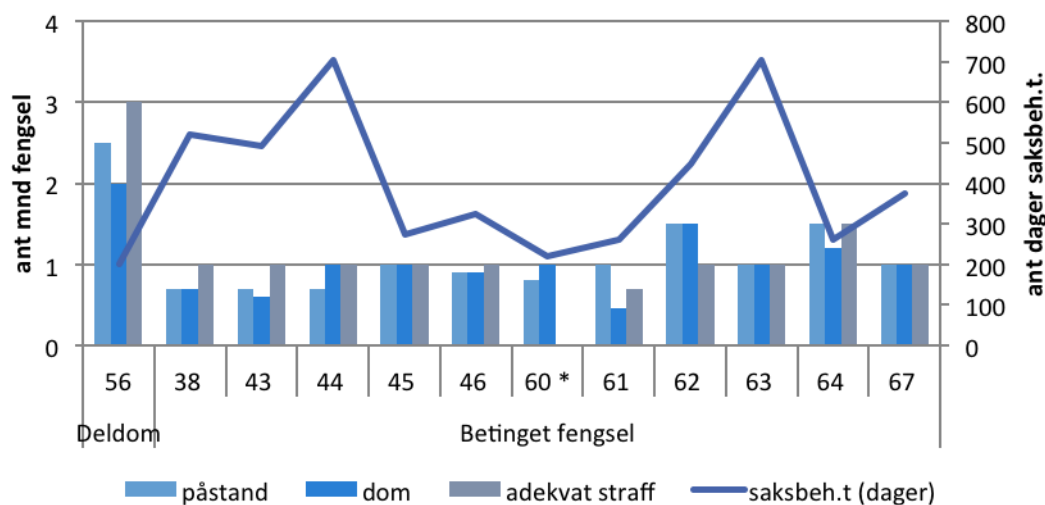
Påtaleunnlatelse

To av sakene ble avgjort med påtaleunnlatelse. I den første trillet en bil med et barn på to år og ti måneder i sjøen, og ble påført betydelig skade. Den andre saken omhandlet kollisjon i motgående kjørefelt på E-6, hvor både fører av motgående kjøretøy og siktede ble betydelig skadet. Saken fremsto som ikke tilstrekkelig opplyst for påtaleavgjørelse, idet politiet ikke hadde brakt på det rene om siktede var uaktsom eller syk.

Betinget fengsel

I to andre saker hvor fører sovnet ble det gitt en betinget reaksjon. Den ene skyldes tidsforløpet på ett år og åtte måneder fra hendelse til dom. I den andre var fører så trett at hun valgte å kjøre småveier i stedet for på E-18. Hun sovnet under kjøring og kjørte på en syklist med omfattende skader til følge. Der ble det ikke gitt noen begrunnelse for den betingede reaksjonen.

Figur 53 viser saker hvor utgangspunktet om ubetinget fengsel fravikes.



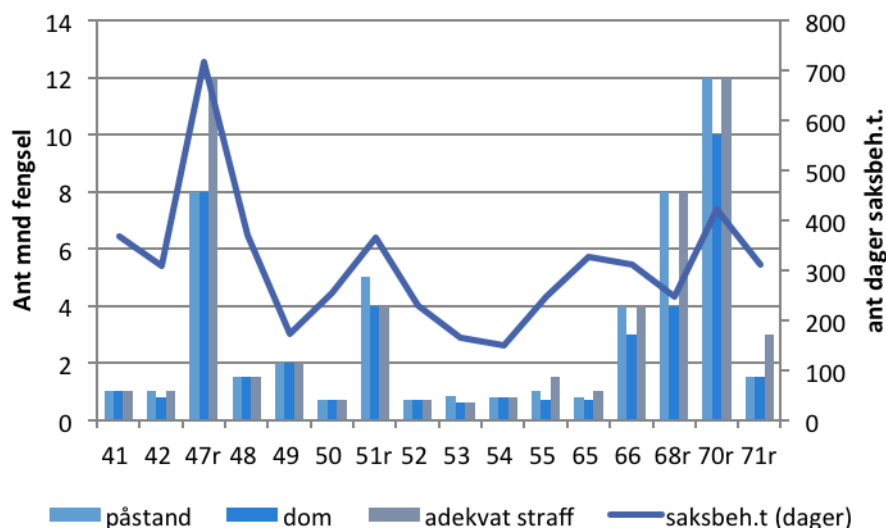
Figur 53: Reaksjonsfastsettelse i strl. § 238 – saker med betinget fengsel (n=12)

Av de 12 sakene vist i figur 53 hadde møtende aktor påstått betinget fengsel i syv saker. I fem av dommene var lang saksbehandlingstid et argument for betinget reaksjon. Det er i samsvar med Rt-2013-1325:

Høyesterett uttalte at utgangspunktet for straffutmålingen i saker der en fører av bil har utvist en alvorlig svikt i de krav som må stilles til ham som sjåfør, skal være ubetinget fengselsstraff. Tidsforløpet på ett år og to måneder før det ble tatt ut tiltale ga allikevel grunnlag for å gjøre straffen betinget. Det ble vist til at saksforholdet var oversiktlig og krevde lite etterforskning.

I fire saker var det tatt ut tiltale for at fører hadde sovnet under kjøring og forvoldt betydelig personskade.

Ubetinget fengsel



Figur 54: Reaksjonsfastsettelse i strl. § 238 - saker med ubetinget fengsel (n=16)

I tre av sakene fremsto straffutmålingen etter arbeidsgruppens vurdering som noe mild (figur 54). Det var saker hvor det ble forvoldt betydelig personskade i rus, kombinert med høy hastighet og hensynsløs kjøring forøvrig. Arbeidsgruppen fant ikke relevant rettspraksis, som hensyntok sakenes skjerpene elementer. Vi ser at det blir tatt utgangspunkt i Rt-1991-1065 hvor straffen ble seks måneder ubetinget, men der var ikke fører ruset. Vi har ikke sett samme differensiering i straffutmålingene i strl. § 238-sakene, som det er i bildrapsaker med og uten rus. Der synes det som at straffen blir betydelig skjerpet når kjøringen er forøvet i rus.

Saksbehandlingstiden i sakene kodet etter strl. § 238, og der det var reagert med ubetinget fengsel (16 saker) varierte mellom 149 og 718 dager, i gjennomsnitt 311 dager.

7.2.4 Vegtrafikkloven § 3 – betydelig skade

Arbeidsgruppen har analysert 42 saker registrert på vtrl. § 3 med alvorlig personskade. I 18 av sakene har arbeidsgruppen kommet til at det forelå betydelig skade. I ett av tilfellene døde formentlig fornærmede av skadene hun ble påført.

I tillegg til skadefølgen har arbeidsgruppen vurdert uaktsomheten til siktede. Vi konkluderte med at det forelå betydelig skade, og at siktedes uaktsomhet var av en slik karakter at det hadde vært grunnlag for å subsumere sakene under straffeloven § 238 i de 18 sakene.

Hovedregelen er at det skal tas ut tiltale når vilkårene for å straffes etter strl. § 238 foreligger. Videre skal det påstås ubetinget fengselstraff. Gjennomgangen viste at reaksjonen i disse sakene var bøter fra kr. 5.000 til 15.000.

En personbil rygget i en enveiskjørt gate mot kjøreretningen, og på en eldre fotgjenger som krysset over gaten. Hun ble påført en alvorlig hodeskade som hun døde av etter 31 dager. Det ble ikke utført sakkyndig likundersøkelse, og etterforskningen var for øvrig svært mangelfull. Det ble ilagt et forelegg på 10.000 uten tapstid.

Saksbehandlingstiden i vtrl. § 3-sakene med betydelig skade som ikke ble henlagt (18 saker), varierte mellom ti og 265 dager, og i gjennomsnitt 103 dager.

7.2.5 Konkurrens

Gjerningsmannen har ofte i en og samme handling overtrådt flere straffebestemmelser, både i straffeloven og i veitrafikkloven med forskrifter, i forbindelse med trafikkulykker med fatale og/eller alvorlige følger. Når påtalespørsmålet skal avgjøres reises problemstillingen om hvilke straffebestemmelser siktelsen og senere tiltalen skal omfatte.

Riksadvokaten har uttalt seg om problemstillingen i (rundskriv nr. 3/2009) pkt. 10:

Ikke sjelden rammes en handling av flere bestemmelser i vegtrafikkloven eller forskrifter gitt i medhold av loven, eller også av bestemmelser i straffeloven. Tiltaler og forelegg skal søkes utformet slik at de gjenspeiler de vesentlige sider ved overtredelsen. Særlig praktisk er dette ved uaktsom kjøring som rammes av vegtrafikkloven § 31, jf. § 3. Ved dødsulykker og ulykker med personskade skal således både vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239, § 238 eller § 237 være med når vilkårene for dette er oppfylt. Slik markeres at handlingen både krenker den offentlige interesse knyttet til trafiksikkerhet og innebærer en integritetskrenkelse av en eller flere enkeltpersoner.

I tillegg nevner rundskrivet bruk av strl. § 391 ved materielle skade på andres eiendom eller eiendeler og andre handlingsnormer i vegtrafikklovgivningen, herunder spesifikt trafikkreglene § 5 nr. 3 (avstand til forankjørende). Det påpekes videre at anvendelse av vtrl. § 3 i konkurrens med andre bestemmelser kan ha betydning for tap av føreretten, jf. tapsforskriften § 2-5.

Arbeidsgruppen har søkt å kartlegge om påtalemyndigheten hadde utformet tiltalene slik at de gjenspeilet de vesentligste sidene ved overtredelsene. Dette ble gjort både i forhold til saker med dødsfølge så vel som saker med betydelig personskade. Vi vurderte også konkurrens i forhold til noen sentrale spesialbestemmelser i forskrift (trafikkreglene).

Strl. § 239 og vtrl. § 3

Det var tatt ut tiltaler i 27 saker for overtredelse av strl. § 239. I tillegg ble det gitt påtaleunndlatelse i én sak. I 25 tilfeller hadde påtalemyndigheten benyttet strl. § 239 og vtrl. § 3 i konkurrans. I ett tilfelle ble strl. § 239 benyttet i konkurrans med vtrl. § 17 annet ledd (overlatelsesmedvirkning). Det var derfor i utelukkende to saker hvor hensynet til trafikksikkerheten ikke var fremkommet i tiltalen ved at det ble tatt ut et tiltalepunkt for overtredelse av vtrl. § 3 i konkurrans med strl. § 239.

Strl. § 239 og konkurrans med andre bestemmelser i vegtrafikkloven

Det var bevist ruspåvirkning i ti saker, og i alle disse sakene ble det tatt ut tiltalte for ruspåvirket kjøring. I fem saker kjørte gjerningsperson uten å ha gyldig førerrett, og i alle disse sakene ble det tatt ut tiltale for overtredelse av vtrl § 24 første ledd. Videre hadde politiet og påtalemyndighet fulgt opp de sakene hvor siktede stakk fra stedet med tiltale for overtredelse av vtrl. §12. I ett tilfelle var trafikkreglene § 9 nr. 2 annet ledd (vikeplikt for fotgjenger i gangfelt) benyttet i konkurrans med strl. § 239 vtrl. § 3. I ytterligere tre tilfeller hadde det oppstått dødsfølge etter vikepliktsbrudd. Et tilfelle oppstod under sving til venstre. To tilfeller oppstod hvor fotgjengere ble påkjørt og drept da de var i ferd med å krysse gangfelt. I det første tilfellet kjørte fører av en buss i rute i strid med lyssignal - rødt signal, da en fotgjenger krysset over gaten i et lysregulert, skiltet og oppmerket gangfelt. I det andre tilfellet krysset en rullestolbruker vegen i skiltet og oppmerket gangfelt. For at tiltaler nettopp skal *«søkes utformet slik at de gjenspeiler de vesentlige sider ved overtredelsen»* jf. Riksadvokaten, 2009 pkt. 10, bør etter arbeidsgruppens syn trafikkreglene § 9 nr. 2 annet ledd benyttes i tilfeller som dette. Det samme gjelder andre typer vikepliktsbrudd.

Tilsvarende gjelder også ved kjøring i strid med rødt lyssignal, jf. skiltforskriften § 24. I ett tilfelle var det en førerløs bil som trillet og forårsaket dødsfølge på en person, og skadet tre andre. Sikring av kjøretøy er regulert i "Forskrift om bruk av kjøretøy" i § 1-7. Der det fremkommer: *«Fører som forlater kjøretøy, skal sørge for at det ikke kommer i gang av seg selv»*. Arbeidsgruppen har imidlertid utelukkende funnet praksis fra Oslo tingrett fra 2002, og da bare én sak. Der ble § 1-7 i Forskrift om bruk av kjøretøy benyttet i konkurrans med strl. § 238 og vtrl. § 3, for å få frem *«[...] de vesentlige sider ved overtredelsen»*.

Strl. § 238 og vtrl. § 3

Statsadvokatene hadde tatt ut tiltale i 33 saker for overtredelse av strl. § 238, samt gitt én påtaleunndlatelse. I tillegg hadde politiet gitt påtaleunndlatelse i én sak. I 30 tilfeller hadde påtalemyndigheten benyttet strl. § 238 og vtrl. § 3 i konkurrans. Det var i utgangspunktet tre saker hvor hensynet til trafikksikkerheten ikke fremkom ved bruk av vtrl. § 3 i konkurrans med strl. § 238. Under kartleggingen fant vi fire saker hvor bestemmelsene ikke var benyttet i konkurrans. Ved sammenligning av tiltale og dom var det én sak hvor dommen ikke samsvarte med tiltalen. Det var domfellelse for strl. § 238, vtrl. § 31 første ledd, jf. § 21 første ledd og § 21, jf. § 3.

Til tross for at tiltalen ikke omfattet vtrl. § 3. Politiets siktelse hadde med vtrl. § 3, og

samsvarte imidlertid med dommen. Det var derfor uklart hvorfor ikke tiltalen samsvarte med domsslutningen.

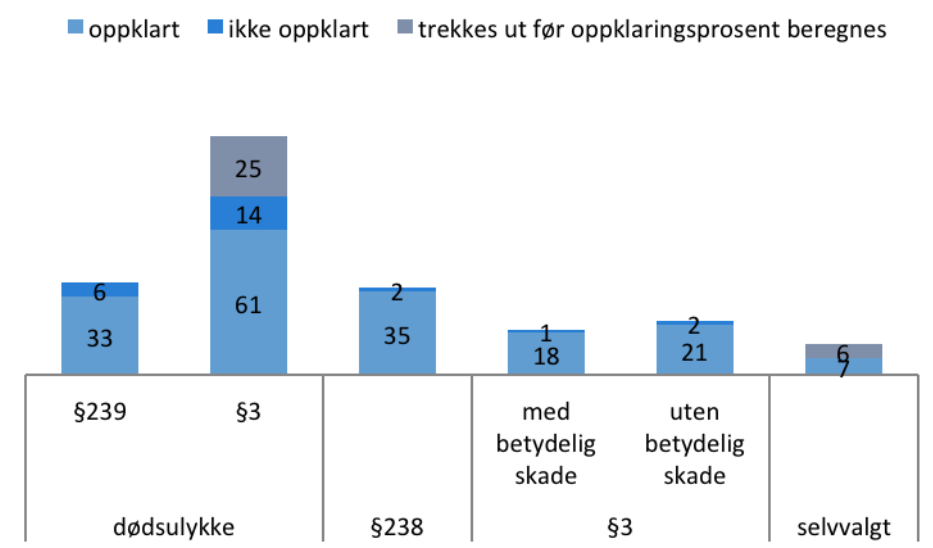
I seks tilfeller var vtrl. § 22, første ledd (ruspåvirket kjøring) benyttet i konkurrans med strl. § 238 og vtrl. § 3, og i ett tilfelle var vtrl. § 22, første ledd utelukkende benyttet i konkurrans med strl. § 238. I fem tilfeller var vtrl. § 24 første ledd første punktum (kjøring uten førerrett) benyttet i konkurrans med strl. § 238 og vtrl. § 3. I tillegg var ett tilfelle av vtrl. § 24 første ledd første punktum benyttet i konkurrans med strl. § 238, uten at vtrl. § 3 var medtatt. I tre tilfeller var vtrl. § 21 (sovning) benyttet i konkurrans med strl. § 238 og vtrl. § 3. I ett tilfelle var vtrl. § 21 benyttet i konkurrans med strl. § 238, uten at vtrl. § 3 var tatt med. I tre tilfeller var vtrl. § 12 (brudd på hjelpeplikten/stikke fra stedet) benyttet i konkurrans med strl. § 238 vtrl. § 3. Og i ett tilfelle var trafikkreglene § 7 (vikeplikt) benyttet i konkurrans med strl. § 238 og vtrl. § 3.

7.3 Oppklaringsprosent

De funn som det i det følgende refereres til må sees opp mot de ankepunkter i forhold til feilkoding som fremkommer under pkt. 7.1 «Saker med negative påtalevedtak».

Figur 55 viser at oppklaringsprosent i alvorlige ulykker var høy. 85 % for saker kodet som strl. § 239, og 95 % for saker kodet som strl. § 238. 25 saker var ikke oppklart, hvorav én ikke avgjort. Av de 25 sakene var 19 dødsulykker.

Tre av disse gjaldt saker der den mistenkte var omkommet.



Figur 55: Oppklaring fordelt på sakstype (n=231)

Videre var to saker avgjort med 017 (henlagt på grunn av manglende bevis), 19 saker kodet 058 (henlagt på grunn av bevisets stilling) og tre saker 078 (henlagt på grunn av manglende saksbehandlingskapasitet). Fordelingen av henleggelsen fremkommer i tabell 1 under.

Tabell 1: Oversikt over saker med avgjørelseskoder som gir Ikke oppklart (n=24)

	dødsulykke		§238	med betydelig skade	§3 uten betydelig skade	Totalsum
	§239	§3				
017 Henlagt på grunn av mangel på bevis		2				2
058 Henlagt på grunn av bevisets stilling	5	12	2			19
078 Henlagt på grunn av manglende saksbehandlingskapasitet					1	2
	5	14	2		1	24

31 saker ble ikke tatt med i beregning av oppklaringsprosent. Dette gjaldt saker som ble avgjort på saksnivå. Det vil si uten at en gjerningsperson ble lagt inn som anmeldt i saken. Avgjørelseskoder brukt i disse 31 sakene er vist i tabell 2 under.

Tabell 2 Oversikt over saker med avgjørelseskode som trekkes ut før oppklaringsprosent

	dødsulykke §3			Totalsum
	overlevd	omkommet	selvvalgt	
010 Henlagt fordi forholdet ikke er straffbart	1	8		9
016 Avgjort utenfor straffsak		11	5	16
022 Henl ikke rim gr til å undersøke om det forel str.bart forh		2		2
028 Henlagt, intet straffbart forhold bevist		2	1	3
106 Henl ikke rim grunn undersøke om det er straffbart forhold		1		1
	1	24	6	31

7.4 Saksbehandlingstid

Lang saksbehandlingstid er en faktor som vil kunne påvirke straffutmålingen. I «Mål og prioriteringer for straffesaksbehandlingen i 2012 – politiet og statsadvokatene» (Riksadvokaten, 2012) er det krav til saksbehandlingstiden for dødsulykker og ulykker med betydelig personskade. Det skrives at saksbehandlingstiden skal være kort i de sentralt prioriterte sakene.

Et utgangspunkt for saksbehandlingstiden er den gjennomsnittlige saksbehandlingstiden, som ikke skal overstige 120 dager. Dersom kravet til Riksadvokaten følges – «*Prioriterte saker skal gis forrang dersom det er knapphet på ressurser*» – bør sakene ferdigstilles innenfor kravet til den gjennomsnittlige saksbehandlingstiden slik at unødig lang saksbehandlingstid og liggetid ikke påvirker reaksjonsfastsettelsen. Vi har sett tilfeller hvor det har vært tatt ut tiltale etter seks uker. Det var få saker hvor saksbehandlingstiden måtte overskride 120 dager. I de aller fleste saker var gjerningsmannen kjent, og faktum var som oftest rimelig oversiktlig. Arbeidsgruppen ser således ingen grunn til at gjennomsnittlig saksbehandlingstid skal overstige 120 dager.

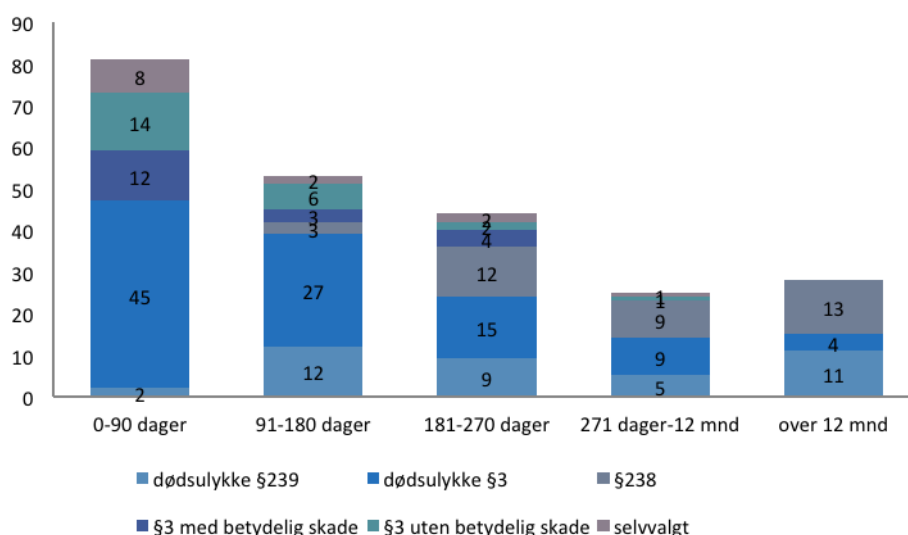
Gjennomsnittlig saksbehandlingstid for samtlige avgjorte saker i utvalget var 185 dager¹³, lavest for vtrl. § 3 saker uten betydelig skade med 89 dager, og lengst for strl. § 239-saker 280 dager. Det var 23 saker der saksbehandlingstiden var på 30 dager eller mindre, og lavest var fire dager.

Figur 56 illustrerer saksbehandlingstid fordelt på sakstype, som viser at 27 saker hadde saksbehandlingstid over 12 måneder. Av disse var syv avgjort i løpet av 13 måneder, åtte saker har saksbehandlingstid over 18 måneder. Høyeste saksbehandlingstid var 892 dager.

Det var naturlig nok vesentlig flere saker med lang saksbehandlingstid blant dødsulykkene, og da spesielt strl. § 239-sakene og strl. § 238 sakene. Det var fem strl. § 239-saker med saksbehandlingstid inntil 120 dager. Ingen strl. § 238-saker som er avgjort på under 120 dager. En forklaring kan være at det ved vurderingen av om det forelå betydelig skade etter strl. § 238, bl.a. sees hen til om sykemeldingsperioden overstiger 120 dager.

Av 138 dødsulykker var 63 avgjort innenfor 120 dager, 61 saker ble påtaleavgjort mellom 121 dager – 12 måneder. 14 saker hadde en saksbehandlingstid over 12 måneder.

For strl. § 238-sakene bemerkes at ved avgjørelsen av om det forelå betydelig skade etter strl. § 9, var ett av vurderingstemaene lang sykemeldingsperiode. Denne er i rettspraksis anslått til å måtte være ut over fire måneder (120 dager). Dette kan være en mulig forklaring på hvorfor ingen av disse sakene ble avgjort innenfor 120 dager.



Figur 56: Saksbehandlingstid fordelt på sakstype (n=230)

¹³ En uavgjort sak med ukjent gjerningsmann er ikke tatt med.

Gjennomsnittlig saksbehandlingstid på henlagte saker var 123 dager, mens den på saker med positiv avgjørelse var 247 dager. Lengst saksbehandlingstid var det på frifinnelsene, 400 dager. Det skyldes først og fremst svært lang saksbehandlingstid på én sak (696 dager)

Av 39 strl. § 239-saker, var det ti saker med mer en 12 måneders saksbehandlingstid. En sak ble på grunn av tilregnelighet, i fem var det reagert med ubetinget fengsel, to med betinget fengsel og én med deldom. En sak ble registrert som ikke avgjort.

I saker etter strl. § 238 er én sak over 12 måneder henlagt, for fire var det reagert med ubetinget fengsel, seks med betinget fengsel og én med samfunnsstraff.

For dødsulykker kodet etter vtrl. § 3, var det 92 av 100 saker som ble henlagt. Av disse var 33 saker avgjort 121 dager – 12 måneder etter ulykken, mens én sak var henlagt mer enn ett år etter. De åtte sakene som ikke var henlagt var alle avgjort mer enn 121 dager etter hendelsen. To saker ble avgjort med forelegg, to med dom på frifinnelse, og de resterende sakene med betinget fengsel.

I forbindelse med mandatet, ble det besluttet å bruke saker fra 2012. Dette for at sakene skulle være avgjort når arbeidsgruppen startet sitt arbeid i september 2014. Det viste seg imidlertid at flere saker ble behandlet i retten i tiden arbeidsgruppen hadde jobbet. Dette tilsier for lang saksbehandlingstid.

Eksempelet under er hentet fra en nylig avsagt dom i Gulating lagmannsrett i en av utvalgets saker, og er beskrivende for situasjonen:

Det fremstår som helt uforståelig at en sak av denne alvorlighetsgrad skal ta innpå fire år å iretteføre frem til endelig avgjørelse foreligger. Forholdet saken gjelder fant sted primo februar 2012, og saken er først sendt til påtalemessig behandling hos kompetent påtalemyndighet primo april 2014, dvs., mer enn to år etter at forholdet fant sted. Politiet har i innstillingen til statsadvokaten gitt en redegjørelse for tidsbruken som klart avdekker at årsaken til den lange saksbehandlingstiden skyldes manglende prioritering og fremdrift i etterforskningsperioden, samt manglende påtalemessig styring. At saksbehandlingstiden i politiet er uholdbar, er også bemerket av statsadvokatens i påtegnning av 03.06.2014.

Det er i rettspraksis lagt til grunn at lang saksbehandlingstid er brudd på EMK art 6, og skal tas hensyn til ved straffutmålingen. Dette fremgår også i enkelte dommer i saker arbeidsgruppen har gjennomgått, bl.a. i en dom fra Agder lagmannsrett fra mai 2015 hvor følgende fremgår:

Ved straffutmålingen må det tas hensyn til at saksbehandlingstiden hos politiet/påtalemyndigheten har krenket siktedes rett til behandling innen rimelig tid etter EMK artikkel 6 nr. 1. Saken var ferdig etterforsket i midten av april 2013. Tiltale ble tatt ut 18. juli 2014. Tidsforløpet har vært en stor belastning både for siktede og avdødes etterlatte.

Se også pkt 8.1 for saksbehandlingstid i forhold til avgjørelse i sakene.

Antall dager fra påtaleavgjort til rettskraftig

Beregning av saksbehandlingstiden regnes fra hendelse til påtaleavgjørelse tas (040-kode). Arbeidsgruppen ønsket å se på tiden fra slik påtaleavgjørelse til saken var rettskraftig avgjort.

Undersøkelsen viste at for 52 saker forelå rettskraftig avgjørelse mer enn 120 dager etter at påtaleavgjørelse var tatt i saken, og av disse var det for syv saker mer enn 12 måneder mellom påtaleavgjørelse og rettskraftig dom. Deler av dette kan forklares med at det i 11 av sakene forelå ankebehandling. I de syv sakene med mer enn 12 måneder, forelå ankebehandling i fem av sakene.

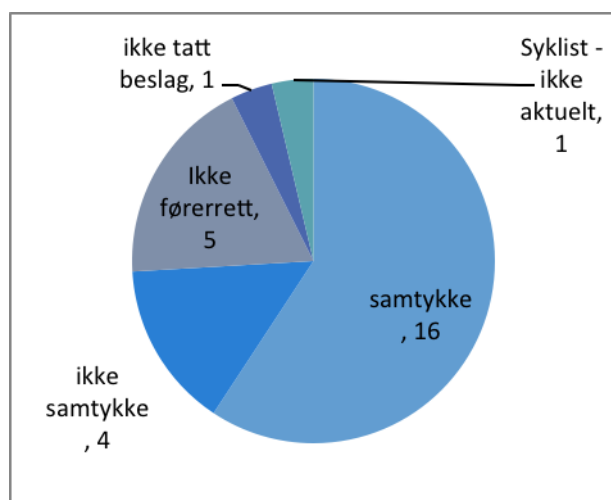
8. Førerrettreaksjoner

Tap av førerrett reguleres av vtrl. § 33. Bestemmelsen i første punktum regulerer den endelige tapstiden som ilegges ved dom eller i forelegg. I sakens etterforskningsfase må politiet ta stilling til om siktede var en fare for trafikksikkerheten, eller om allmenne hensyn tilsier at det bør gjøres et midlertidig beslag, hvor hensikten er å følge opp med en påstand om taptid. Hjemmelen for midlertidig beslag er regulert i vtrl. § 33 nr. 3. I nevnte vurderinger skal det også skje en vurdering av forholdsmessigheten, jf. strpl. § 170a samt RA 2009/3 pkt. 2. (Riksadvokaten, 2009)

De nærmere regler for fastsetting av hvor lenge tap av førerrett skal vare, og om når det skal kreves ny førerprøve, er beskrevet i forskrift om tap av retten til å føre motorvogn mv. (Tapsforskriften). Et av forskriftens hovedformål er å sørge for likebehandling, jf. dens § 1.

8.1 Midlertidig beslag og utmålt tapstid ved domfellelse for strl. § 239

8.1.1 Midlertidig inndragning av førerrett og beslag av førerkort



Figur 57: Samtykke førerkortbeslag, dødsulykker strl. § 239 (n=28)

Figur 57 viser at siktede samtykket til midlertidig førerkortbeslag i 59 % av sakene. Det ble ikke samtykket i beslag i 15% av sakene. Det var i alt fire saker. Det ble sendt begjæring i alle, og politiet fikk i utgangspunktet medhold til fortsatt beslag i alle sakene. I en av sakene ble samtykket trukket etter ca. ett år, og ved begjæring til tingretten fikk ikke politiet medhold i fortsatt beslag på grunnlag av rettens bevisvurdering. Vi har også sett tilfeller av at politiet har unnlatt å innhente kjennelse om forlengelse av beslag.

I én av sakene ble det ikke tatt midlertidig beslag av et utenlandsk førerkort under etterforskingen. Det ble heller ikke beslaglagt ved utferdigelsen av tiltalebeslutningen eller da dommen var rettskraftig.

8.1.2 Utmålt tapstid ved domfellelse

Tapstiden av førerretten skal i utgangspunktet utmåles fra 3 år til for alltid når det er domfellelse for strl. § 239, jf. tapsforskriften § 2-4. I fire av sakene er det ikke idømt 3 års tapstid eller mer (se figur 58 og 59). Det bemerkes likevel at i tre av de fire sakene er tapstiden utmålt i samsvar med aktors påstand¹⁴. Det kan se ut som om aktor har hensyntatt at siktede har hatt førerretten i sin besittelse i lengre tid etter handlingstidspunktet.

Etter tapsforskriftens § 1-4 tredje ledd kan tapstiden settes ned dersom vedkommende har hatt førerkortet i sin besittelse i lengre tid etter handlingstidspunktet, slik det blant annet er gjort i Rt-2008-1744. Det gjelder likevel ikke dersom det pådømte forhold gir grunnlag for flere års tap av førerrett, jf. § 1-4 annet ledd siste setning. Høyesterett tok stilling til hva som er flere års tap av førerrett i Rt-2007-1563. Der kom de til at flere års tap er mer enn to års tap. Det er derfor grunn til å anta at lengre tids besittelse ikke skal innvirke på aktors påstand om tapstid.

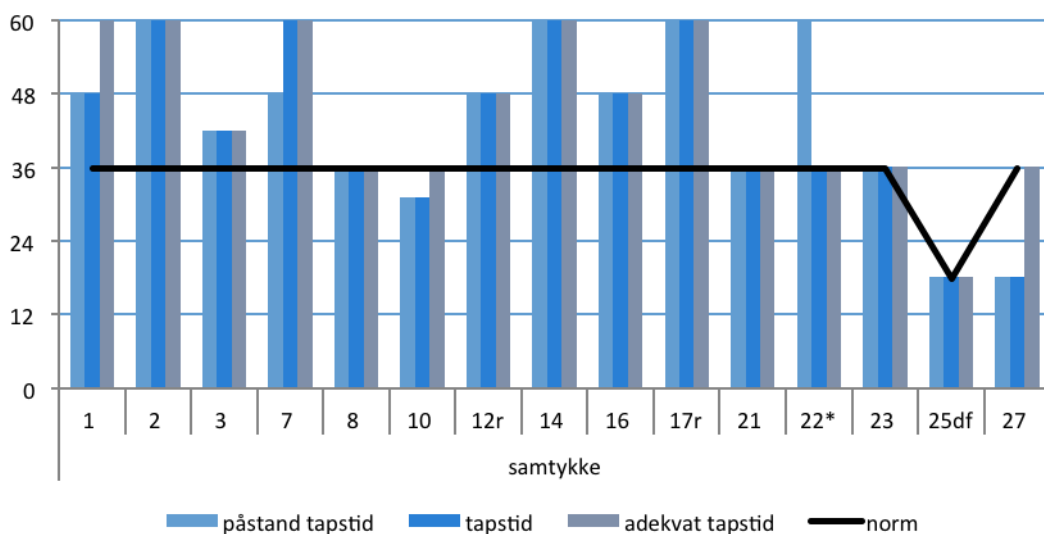
Arbeidsgruppen har merket seg at for straffesaksbehandlingen i 2012 ble det gitt styrings-signal om at påtalemyndigheten skulle vie særlig oppmerksomhet til adekvat reaksjon for dødsulykker i trafikken, og tap av førerrett er en del av reaksjonsfastsettelsen.

I én av sakene drøftet lagmannsretten tapstid opp mot brudd på EMK art. 6 nr. 1. De kom til at saksbehandlingstiden innpå fire år var en konvensjonskrenkelse, og at den kunne repareres blant annet ved at tapstiden på ti måneder og 27 dager ble ansett utholdt i forbindelse med det midlertidige beslaget.

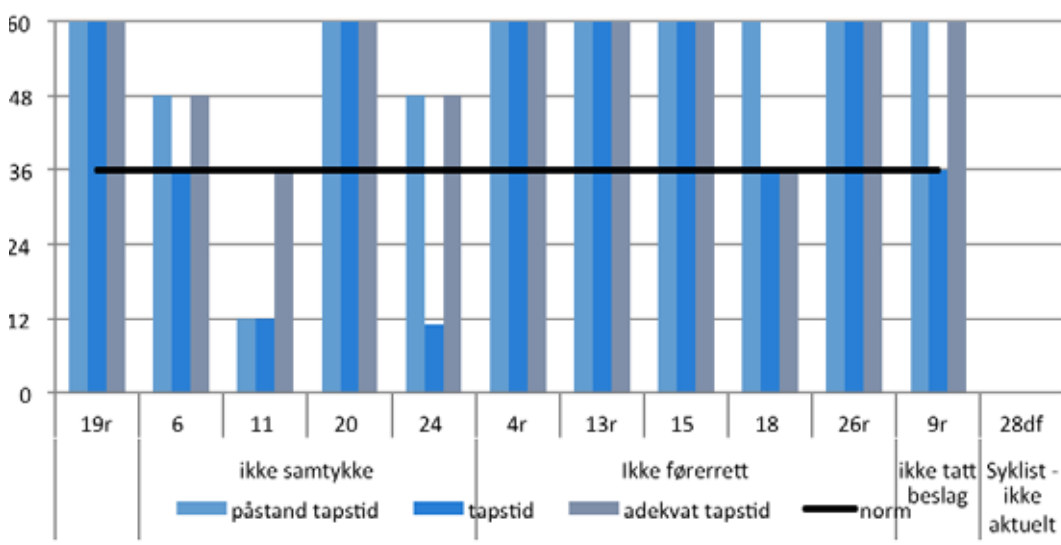
Arbeidsgruppen finner grunn til å bemerke at i to av sakene, hvor det ikke ble gitt samtykke til midlertidig førerkortbeslag, ble det utmålt vesentlig lavere tapstid enn det tapsforskriften gir anvisning på. Det fremstår uheldig at sakene ikke ble tilstrekkelig prioritert. Den ovennevnte, hvor det var brudd på EMK, er en av dem.

85 % av sakene kodet etter strl. §239 med positiv avgjørelse (utenom påtaleunntatelse), ble det idømt en tapstid på 3 år eller mer. Regelen for tapstid er klar, og forutsetningene for likebehandling fremstår som rimelig klar.

¹⁴ Sak 25df er her holdt utenom, her er adekvat tapstid vurdert til 18 måneder.



Figur 58: Tapstid (måneder) og samtykke, dødsulykker- strl. § 239 saker med positiv avgjørelse (uten påtaleunntatelse)(n=27), del 1¹⁵



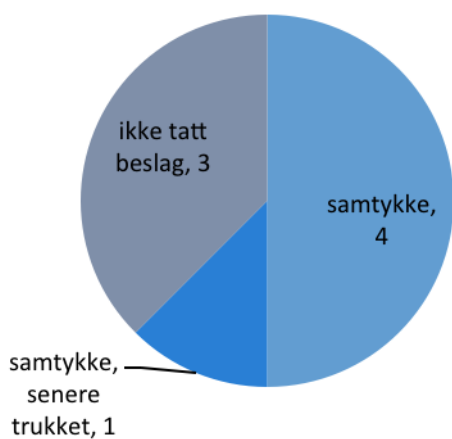
Figur 59: Tapstid (måneder) og samtykke, dødsulykker – strl. § 239 saker med positiv avgjørelse (uten påtaleunntatelse)(n=27), del 2¹⁶

15 Df=delvis frifinnelse; r=ruspåvirket;*=førerrett inndratt forut for hendelsen.

16 Df=delvis frifinnelse; r=ruspåvirket.

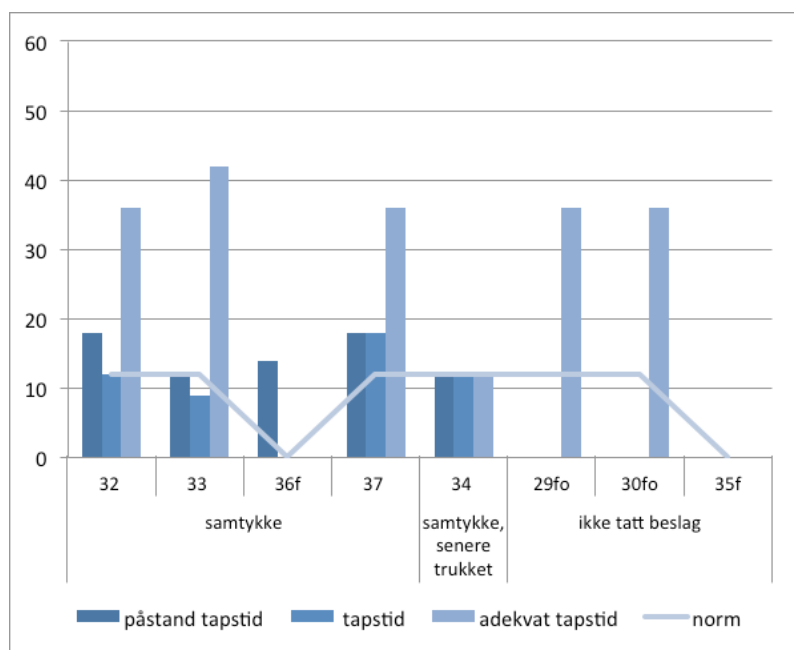
8.2 Midlertidig beslag og utmålt tapstid ved domfellelse eller forelegg for dødsulykker kodet etter vtrl. § 3

For dødsulykker kodet etter vtrl. §3 der det ble domfellelse eller forelegg ble det gitt samtykke til midlertidig beslag i halvparten av sakene (se figur 60). I én av sakene ble samtykket gitt under etterforskingen. Politiet sendte begjæring til tingretten hvor det ikke ble gitt medhold. Det fremstår uheldig at kjennelsen ikke ble anket. Under hovedforhandlingen ble det fremsatt påstand om et års tap, som også ble idømt.



Figur 60: Samtykke førerkortbeslag, dødsulykker vtrl. § 3 med positiv avgjørelse (uten påtaleunntatelse) (n=8)

Etter tapsforskriften § 2-4 første ledd bør tapsperioden for overtredelse av vtrl. § 3, som har medført dødsfall, fastsettes fra minst ett år til opp mot tre år i mer graverende tilfelle. Av figur 61 kan vi se at tapstiden ble påstått i henhold til forskriften i fem tilfeller. Den utmålte tapstiden er i henhold til tapsforskriften i tre tilfeller.



Figur 61: Tapstid og samtykke, dødsulykker-vtrl. § 3 saker med positiv avgjørelse (uten påtaleunntatelse)(n=8)¹⁷

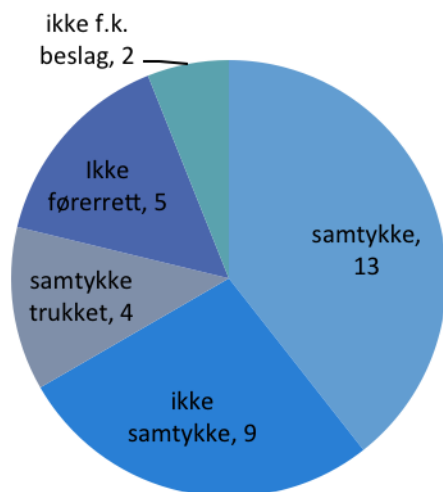
I to av sakene ble det ikke tatt midlertidig beslag. Da sakene ble avgjort med forelegg ble det ikke stilt vilkår om tapstid. Det var ytterligere ett tilfelle hvor det ble utstedt forelegg, men uten at dødsfølgen ble nevnt i grunnlaget. Der ble det heller ikke stilt vilkår om tapstid.

Etter å ha gjennomgått sakene har arbeidsgruppen kommet til at fire av de nevnte sakene skulle vært subsumert under strl. § 239, og at tapstiden da skulle vært på minst 3 år. Et eksempel på en slik subsumsjon er det tilfellet hvor siktede sovnet under kjøring, kom over i motgående kjørefelt, kolliderte og hvor fører av den møtende bilen døde som følge av kollisjonen.

71 % av dødsulykker kodet etter vtrl. § 3 med positiv avgjørelse (uten påtaleunntatelse), var idømt en tapstid på over 12 måneder. Det er likevel bekymringsfullt at fire av sakene etter arbeidsgruppens synspunkt skulle vært subsumert etter strl. § 239 med en tapstid på tre år eller mer. Idømt tapstid var således i henhold til arbeidsgruppens vurdering i 29 % av sakene.

¹⁷ F=frifinnelse, fo=forelegg.

8.3 Midlertidig beslag og utmålt tapstid ved domfellelse for strl. § 238

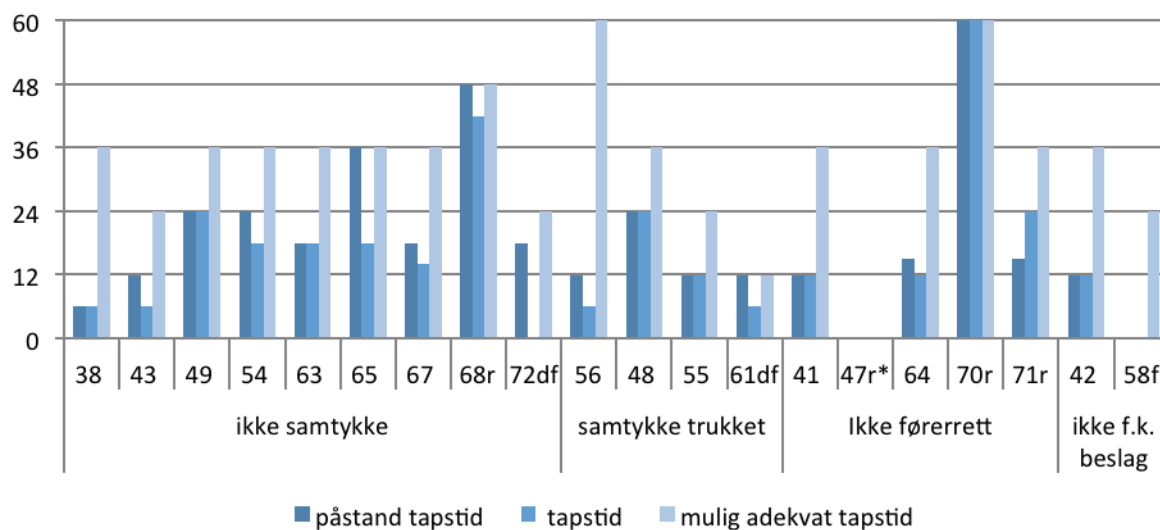


Figur 62: Samtykke førerkortbeslag (utenom påtaleunntatelse) – strl. § 238 (n=33)

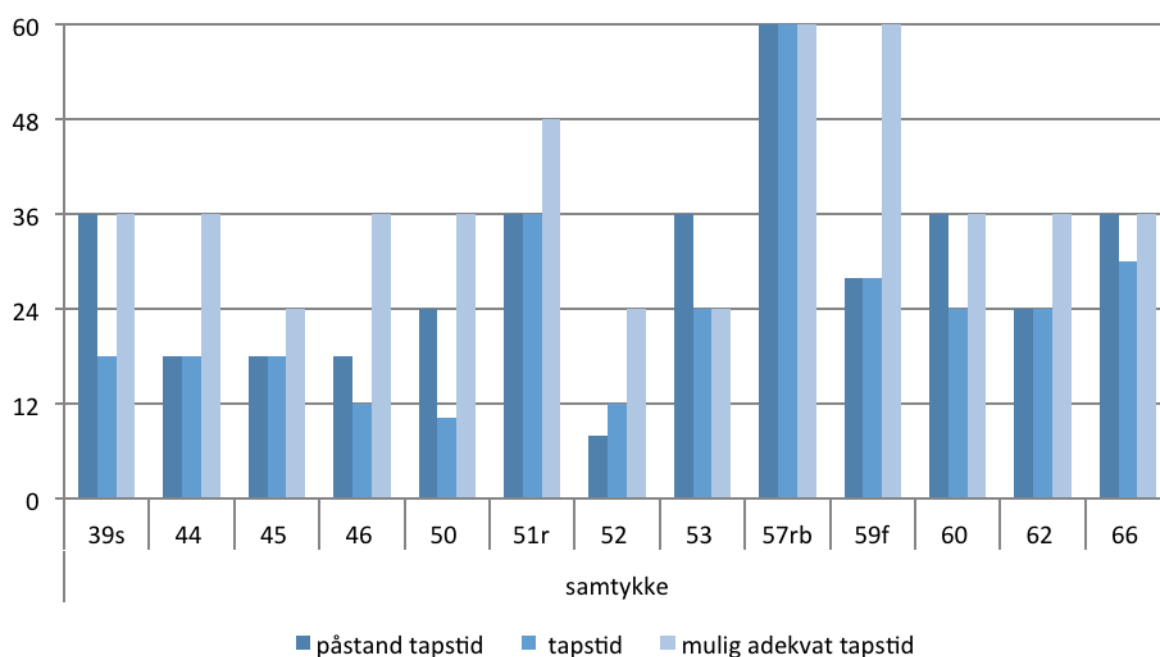
Det ble gitt samtykke til midlertidig beslag i 39 % av sakene hvor politiet mente det var grunnlag for midlertidig beslag, jf. fig.62. I 27 % av sakene (ni saker) fikk ikke politiet samtykke til midlertidig beslag av førerretten. Politiet sendte begjæring til tingretten i alle sakene, men det ble ikke gitt samtykke i fire av dem. Vi så også at samtykket ble trukket under etterforskingen i fire saker. Felles for sakene uten samtykke og de hvor samtykket ble trukket er at politiet sendte begjæring om fortsatt beslag til tingretten. I de tilfellene politiet ikke fikk medhold registrerte vi det var litt mer tilfeldig om det ble fremmet anke eller ikke. Vi har også sett eksempler på at domstolen har blitt mer restriktiv med å avsi kjennelse for midlertidig beslag i lengre perioder. I ett tilfelle ble det gitt medhold i 3 måneder, men da politiet begjærte ytterligere beslag var det ikke tilstrekkelig progresjon i etterforskingen til at det ble gitt medhold.

Vi har også sett at det ikke er tatt midlertidig beslag under etterforskingen, men at beslaget først ble tatt etter rettskraftig dom. Etter arbeidsgruppens oppfatning er det i strid med RA 09-294 pkt. IV nr. 4 (Riksadvokaten, 2009), som sier at beslag bør i alle fall vurderes senest samtidig som det tas ut tiltale, forutsatt at påtalemyndigheten vil påstå tap av førerrett. Påtalemyndigheten påstod nettopp tap i sakene.

Figurene 63 og 64 viser at det er store sprik i idømt tapstid. Det vil alltid være individuelle forskjeller ved fastsettelse av tapstid. Når hovedformålet med tapsinstruksen er likebehandling fremstår likevel en tapstid på tre år eller mer i bare 15 % av sakene som alt for lavt. Tilsvarende har 61 % av sakene en tapstid over 12 måneder. Regelen for tapstid er uklar, og derfor er det vanskelig å innfri forutsetningene for likebehandling og opprettholdelse av trafikksikkerhet.



Figur 63: Tapstid og samtykke, strl. § 238 saker med positiv avgjørelse (n=33), del 1¹⁸



Figur 64: Tapstid og samtykke, strl. § 238 saker med positiv avgjørelse (uten påtaleunntakelse)(n=33), del 2¹⁹

18 Df=delvis frifinnelse; r=ruspåvirket; f=frifinnelse, *=førerrett inndratt forut for hendelsen.

19 S=samfunnsstraff; r=ruspåvirket; b=bot; f=frifinnelse

Ved domfellelse for overtredelse av strl. § 238 skal det ved utmålingen av tapstiden tas utgangspunkt i tapsforskriftens § 2-4 tredje jf. første og annet ledd eller fjerde ledd. Etter å ha gjennomgått idømt tapstid fremstår det for arbeidsgruppen at det materielle innholdet i bestemmelsen er vanskelig tilgjengelig. Det var vanskelig å tolke ordlyden i forskriften ved hjelp av rettspraksis ettersom den varierer, også innenfor samme ankesdomstol. Dommen i LB-2008-184822 viste til at når motorvognfører dømmes for uaktsom kjøring, som har ført til betydelig personskade med lengre tids invaliditet, bør det fastsettes en tapsperiode på fra tre år til for alltid, så fremt det ikke foreligger spesielle formildende omstendigheter. Den tolkningen ble også lagt til grunn i LB-2011-108895. Der tok imidlertid lagmannsrettens et annet standpunkt:

Etter lagmannsrettens syn er henvisningen i forskriften tredje ledd til bestemmelsene i første og annet ledd, noe uklar. Lagmannsretten er av den oppfatning at § 2-4 ikke kan tolkes slik aktor anfører - at man automatisk skal anvende bestemmelsen i annet ledd om minimum 3 års tap av førerrett ved overtredelse av straffeloven § 238. Lagmannsretten viser blant annet til avgjørelsen i Rt-2009-6, hvor Høyesterett synes å ha lagt til grunn en annen forståelse. Lagmannsrettens bemerkninger i dom av 19. juni 2009 (LB-2008-184822), som aktor har vist til, kan ikke være avgjørende.

Det fremstår som uheldig at bestemmelsen er uklart utformet og praktisert ettersom formålet er for å ivareta hensynet til likebehandling. Arbeidsgruppen finner likevel grunn til å belyse den tolkningsproblematikken som foreligger.

Det er § 2-4 tredje ledd som er utgangspunktet når det skal utmåles tapstid ved overtredelse av strl. § 238. Tredje ledd viser til utmålingsreglene i første og annet ledd. Det er utmålingsregler for tapstid hvor uaktsomheten har ført til dødsfall som straffes i medhold av vegtrafikkloven § 3, og dødsfølge og som straffes etter straffeloven § 239. Det er med andre ord utmålingsregler som også skal benyttes ved alvorlige personskader. Det blir et spørsmål om hvor alvorlig skaden(e) må være for at de ulike utmålingsreglene i § 2-4 skal benyttes.

Forskriftens tredje ledd jf. første ledd regulerer de tilfeller hvor uaktsom føring av motorvogn subsumert etter vtrl. § 3 har medført betydelige personskader med lengre tids invaliditet eller varig invaliditet. Da skal tapstiden i utgangspunktet være fra minst ett år opp mot 3 år. Andre ledd regulerer de tilfeller hvor motorvognføreren dømmes for overtredelse av straffeloven (§ 238) og har medført «betydelige personskader med lengre tids invaliditet eller varig invaliditet». Tapstiden skal i utgangspunktet fastsettes fra 3 år til for alltid. Fjerde ledd regulerer i denne sammenheng tapstiden når den uaktsomme kjøringen har medført betydelig skade på person. Tapstiden skal da fastsettes for lengre tid.

For å kunne utmåle tapstiden i medhold av første og andre ledd jf. tredje ledd må en ta stilling til hva som ligger i begrepet «betydelige personskader med lengre tids invaliditet

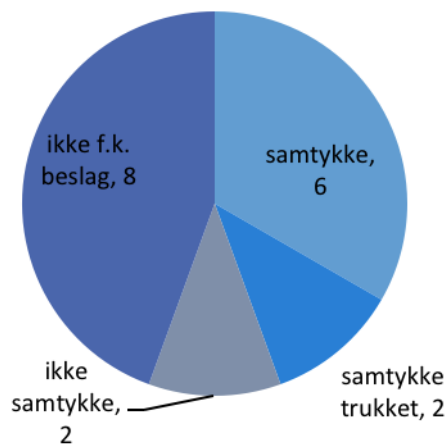
eller varig invaliditet». I LB-2013-123617 satt med blant andre Bjørn Engstrøm (Engstrøm, 2012) ble begrepet drøftet opp mot strl. § 9. Lagmannsretten viste til at det ikke er noen henvisning i forskriften til bestemmelsen i straffeloven, og at de ikke har funnet avgjørende praksis. Arbeidsgruppen viser imidlertid til at det i fjerde ledd benyttes det snevrere begrepet «betydelig skade», som må være noe annet enn «betydelige personskader med lengre tids invaliditet eller varig invaliditet». Borgarting lagmannsrett uttaler at ordlyden i § 2-4 tredje ledd taler mot en kobling til straffelovens definisjon, og at det «fremstår som et annet kriterium for å kvalifisere skadens omfang og alvor enn straffelovens uttrykk. Arbeidsgruppen har ikke funnet relevante dommer fra Høyesterett foruten Rt-2009-6, men der drøftes derimot ikke ordlyden i bestemmelsen jf. note (35).

Arbeidsgruppen mener at det må tas utgangspunkt i forskriftens ordlyd. Første del av begrepet i tredje ledd er flertallsformen betydelige personskader. Definisjonen av entallsformen er i strl. § 9. Etter arbeidsgruppens oppfatning må ordlydsforståelsen utledes fra denne lovbestemmelsen. I tolkingskonteksten vises det til at utmålingsreglene sidestilles med utmålingsreglene for dødsfall i første ledd, og dødsfølge i andre ledd. Det stilles med andre ord større krav til skadefølge enn det som fremkommer i hvert enkelt av alternativene i strl. § 9. Betydelige personskader viser til at det er krav til mer enn ett tilfelle av betydelig skade. Det er en rekke alternative vilkår i bestemmelsen hvor minst to må være tilstede for å tilfredsstille flertallsformen – betydelige personskader. En kan tenke seg tilfellet hvor fornærmede var sykemeldet i over fire måneder, jf. «langvarig sykdom» og ble «udyktig til at fortsette sit erhverv». Da oppfylles kravet i flertallsformen «betydelige personskader». I tillegg må vilkåret «lengre tids invaliditet eller varig invaliditet» foreligge. Det er heller ingen henvisning fra begrepet invaliditet i forskriften. Det er likevel nærliggende å se hen til Forskrift om menerstatning ved yrkesskade § 3, jf. del II. Der fremkommer invaliditetstabellen, som bør være veiledende for påtalemyndigheten.

Det som taler mot ovennevnte ordlydsfortolkning er at vi da ikke har en utmålingsregel for tapstiden i normaltillfellene ved domfellelse for overtredelse av strl. § 238. Arbeidsgruppen har likevel lagt ovennevnte ordlydsforståelse til grunn når vi har fastsatt mulig adekvat tapstid.

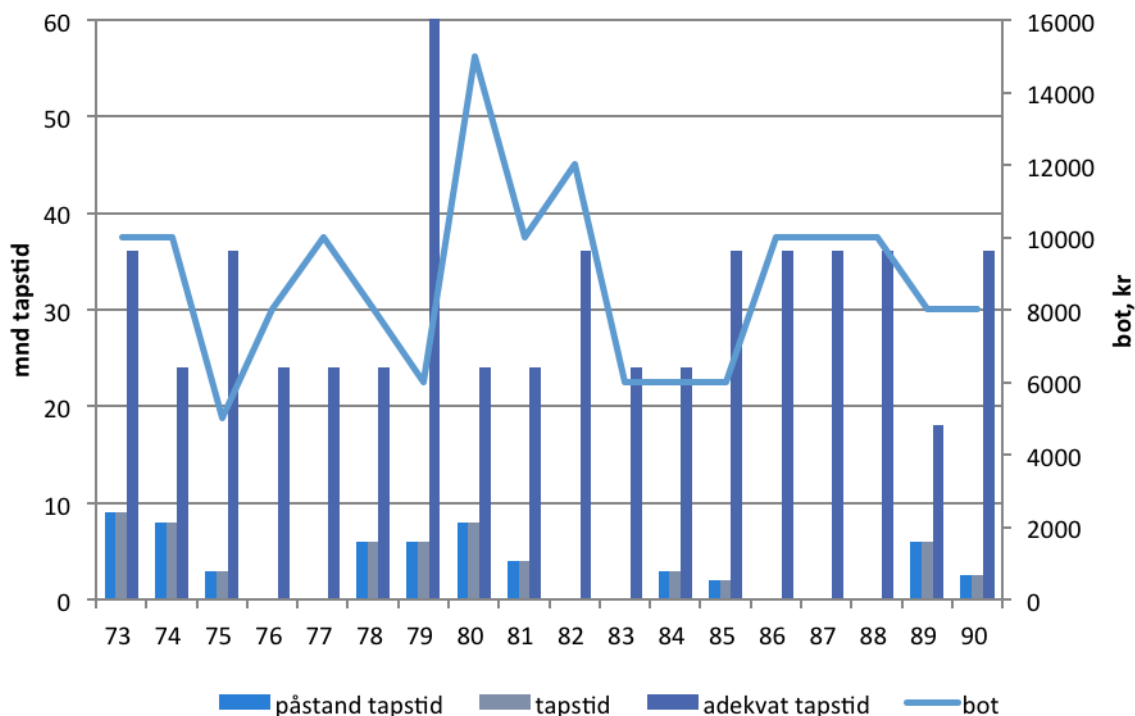
Av figurene 63 og 64 fremgår at det ble idømt tapstid i tre år eller mer i fire av 33 tilfeller. Fører var ruspåvirket i alle de fire tilfellene. Ut i fra ruspåvirkningen alene skulle det tilsi en isolert tapstid på minst to år.

8.4 Midlertidig beslag og utmålt tapstid for vtrl. § 3-saker med betydelig skade



Figur 65: Samtykke førerkortbeslag, vtrl. § 3-saker med betydelig skade med positiv avgjørelse (n=18)

I åtte av sakene ble det enten «ikke samtykket» til midlertidig beslag eller at samtykket ble trukket under etterforskingen jf. «samtykke trukket». Politiet sendte begjæring til tingretten i alle fire sakene, og fikk medhold til midlertidig beslag i tre saker. Siktete anket den ene og politiet fikk ikke medhold i beslag i den fjerde saken.



Figur 66: Tapstid og botens størrelse, vtrl. § 3-saker med betydelig skade med positiv avgjørelse (n=18)

Ut ifra gjennomgangen av skadebegrepet og uaktsomheten, skulle som tidligere nevnt 19 av sakene, etter vår vurdering vært avgjort med tiltale etter strl. § 238, og påstand om tapstid etter vtrl. § 33 og tapsforskriften § 2-4. Vi synes likevel at det er grunn til å kommentere noen av resultatene idet funn ut over tapstiden kan være interessant.

Én av de 19 sakene ble henlagt på grunn av manglende saksbehandlingskapasitet, de resterende 18 sakene ble avgjort med forelegg. Alle disse ble vedtatt. Det var satt vilkår om tapstid i 11 forelegg. Tapstiden varierte mellom to og en halv til ni måneder. Det er praksis for at det ikke gis tapstid under tre måneder. Blant sakene var det et tilfelle hvor fører stakk fra stedet, og passasjer satt igjen med livstruende skader. I forelegget var ikke brudd på hjelpeplikten jf. vtrl. § 12 tatt med. Det skulle medført at førerretten hadde vært inndratt for alltid, jf. vtrl. § 33. I en annen sak døde en fotgjenger som følge av at hun ble rygget på, da hun krysset over en enveiskjørt gate. I forelegget var det ikke satt vilkår om tapstid. Vi fant et tilfelle hvor det ble satt vilkår om tapstid i ni måneder uten at det i forelegget fremkom krav om praktisk prøve. Etter tapsforskriften § 8-3 skal det stilles vilkår om praktisk prøve dersom tapstiden settes til mer enn seks måneder. Vi fant bare to saker hvor tapstiden var satt til over seks måneder og det ble stilt krav til ny praktisk prøve for å kunne gjennerverve førerretten.

9. Etterforskning av dødsulykker i de andre nordiske landene

Arbeidsgruppen har undersøkt med de nordiske lands politimyndigheter, og har ingen opplysninger om at det er gjennomført analyser av kvaliteten av det politi- og påtalemessige arbeidet i etterforskningen av dødsulykker i trafikken.

Siden august 2014 har Rikspolitiet i Danmark, for å bedre kvaliteten på etterforskningen av alvorlige trafikkulykker, i eget rundskriv presisert at politiet alltid skal tilkalle en bilinspektør til åstedet for dødsulykker og alvorlige ulykker med hardt skadde, for å gjennomføre den detaljerte åstedsundersøkelsen. Erklæringen fra bilinspektøren utformes etter en standarddisposisjon og skrives på brevark med politiets logo og med Rikspolitiets brevmal. I erklæringen skal ikke bilinspektøren uttale seg om rettslige spørsmål, herunder om hvorvidt kjøringen anses for å ha vært uforsvarlig. Politiet kan også bare på bakgrunn av dokumenter i en straffesak, rekvirere en bilinspektørs erklæring.

10. UAG/SHT

10.1 Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykker (UAG)

Statens Vegvesen har siden 2005 gjennomført dybdeanalyser av alle dødsulykker i trafikken. Hensikten med dette arbeidet er å samle informasjon om årsaken til trafikkulykker med personskader som har gitt alvorlig utfall. Ved å sammenholde disse kan en iverksette effektive ulykkesforebyggende tiltak, og ved dette hindre at alvorlige ulykker skjer. I sitt arbeid får UAG bl.a. tilgang til politiets straffesaksdokumenter i forbindelse med ulykken.

Politiets etterforskning skal avdekke hva som har skjedd og hvorfor, dette omfatter også vurdering av skyldspørsmålet. Det er fra Riksadvokatens side presisert at politi- og påtalemyndighet har et selvstendig ansvar for å innhente all relevant informasjon av betydning for skyld- og straffespørsmål, og at dette også vil gjelde forhold ved vei- og kjøreforhold i alvorlige trafikkulykker.

UAG-arbeidet i Statens Vegvesen ble satt i søkelyset gjennom en serie oppslag i media i 2014. Det har ført til flere gjennomganger av UAG-arbeidet:

- Statens Vegvesens egen evaluering av UAG-arbeidet
- Regjeringsoppnevnt gransking av innsynsspørsmålet. Graverutvalget avga i juni 2015 rapporten «Statens vegvesens deling av informasjon fra ulykkesarbeidet (UAG)» (Graver, Lereim, Bjelkemyr-Østvang, & Reiss-Andersen, 2015).
- Riksadvokaten ga i november 2014 politidistriktene i oppdrag å gjennomgå samtlige saker med domfellelse etter strl. § 239 for å vurdere om det er grunnlag for påtalemyndigheten å begjære gjenåpning til gunst for den domfelte på bakgrunn av opplysninger i UAG-rapporten i den konkrete sak. Påtalemyndigheten i politiet, etterfulgt av statsadvokatene, kom ikke i noen av sakene til at det var grunnlag for slik begjæring. Det bemerkes at domfelte selv har begjært gjenåpning i en sak. Utfallet av denne er ikke kjent for arbeidsgruppen (Riksadvokaten, 2015).

Riksadvokaten ga videre i juni 2014 midlertidige retningslinjer for bruk av UAG-rapporter, som en følge av det økte fokus på disse (Riksadvokaten, 2014). Det skal etter dette i alle fremtidige saker innhentes UAG rapport. Formålet er beskrevet som primært å kontrollere at alle relevante opplysninger er sikret i straffesakssammenheng.

Arbeidsgruppen har innhentet UAG-rapporter, der det finnes, for de ulykker vi har med i vårt utvalg. Rapportene ble ikke inngående analysert, men kun vurdert med hensyn til hvorvidt rapporten brakte ny informasjon, eller på annen måte ville kunne ha betydning for påtalevurderingen.

Gjennomgangen har videre vist at det i noen grad er ulike opplysninger bl.a. med hensyn til fart og beltebruk i UAG-rapporten, og i sakkyndiguttalelser fra Statens vegvesen. Dette er selvsagt uheldig.

Det fremgår av "Graverutvalgets" rapport at det fra Statens vegvesen er hevdet at UAG-rapportens form ikke er egnet til bruk i domstolen, med den begrunnelse at vurderingene bygger på hypoteser, og at domstolen kun skal ha fakta. Rapportene vurderer for hver ulykke forhold som har hatt avgjørende/stor/mindre betydning for ulykken, og dette er en vurdering foretatt av UAG. Graverutvalget har imidlertid videre fremhevet at det er samme ulykken som analyseres både av politi og UAG, og at domstolen således kan ha interesse av begge innfallsvinkel til ulykkes- og skadeårsak når ansvarsforhold skal fastslås.

Vi har sett flere tilfeller ved gjennomgangen hvor det i UAG rapporten er konkludert med ulykkesårsak, som ikke kan trekkes ut fra det materialet som fremgår av straffesaken, f.eks. sovning eller at det var en selvvalgt ulykke. Ettersom konklusjonene ikke var begrunnet nærmere, er det vanskelig å vite hva UAG har lagt til grunn ved sin vurdering. Ved bruk av UAG-rapporter i retten, vil det av denne grunn kunne være nødvendig med vitneførsel fra Statens vegvesen for gjennomgang av de vurderinger som er gjort.

Hvorvidt UAG-rapporten ville medført et annet resultat av straffesaken, er selvsagt vanskelig å avgjøre. Arbeidsgruppen har vurdert opplysninger som fremkommer i rapportene, og sammenholdt disse med straffesaksdokumenter. Det er i liten grad funnet at UAG-rapportene inneholder opplysninger som ville kaste nytt lys på straffesaken, eller føre til annet påtalevedtak. Av saker hvor det er registrert at UAG rapporten ville kunne hatt betydning for påtalevedtaket, har dette ikke hatt betydning til gunst for siktede. Disse sakene er henlagt på bevisets stilling (kode 058), men hvor det i UAG-rapporten er angitt førerfeil/feilvurdering som av avgjørende betydning for at ulykken skjedde.

10.2 Ulykkesgranskning Statens Havarikommisjon for Transport

Statens Havarikommisjon for transport (SHT) er en uavhengig kommisjon som utfører selvstendige undersøkelser og kartlegger årsaksforhold og hendelsesforløp i visse typer alvorlige transportulykker. Undersøkelsene til SHT er hjemlet i veitrafikkloven kapittel VII, og forskrift om offentlige undersøkelser og om varsling av trafikkuulykker. Ulykkene SHT undersøker er i første rekke innenfor kommersiell transport. Formålet er å undersøke forhold som kan ha betydning for forebygging av transportulykker og forbedre trafikksikkerheten. SHT skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld eller ansvar. Det utarbeides en rapport for ulykken, og denne er offentlig. SHT velger selv ut de ulykkene som skal undersøkes, og dette innebærer at samme ulykke kan gjennomgås av både UAG og SHT.

SHT har gransket tre ulykkeri 2012²⁰, hvorav to av disse var med i vårt utvalg. Den tredje ulykken var en ulykke med alvorlig skade, men uten tiltale etter strl. § 238, og således heller ikke med blant strl. § 238-sakene.

Den ene av disse sakene var en bussulykke, hvor buss kjørte av veien på en rett strekning. To personer omkom i ulykken, og flere ble skadd. SHT kom i rapporten med sikkerhetstilrådninger overfor eier av bussen. Rapporten fra SHT ble avgitt ca. ett år etter ulykken.

Den andre saken gjaldt frontkollisjon, hvor varebil kom over i motgående kjørefelt, og kolliderte med en tankbil. Fører av varebilen omkom, og tankbilen begynte å brenne. Straffesaken ble avgjort med kode 064, ca. seks måneder før rapporten fra SHT forelå.

Vi finner i vårt utvalg tilfeller der det ikke fremgår av straffesaken at SHT ble varslet, til tross for at ulykken faller inn under type ulykke SHT undersøker (tungbil og ADR).

20 Mandag 28. mai 2012: buss med 27 passasjerer og to førere kjørte utfor veien på høyre side på E6 retning Finnsnes. To personer omkom i ulykken, og 17 ble sendt til legesjekk. Mandag 18. juni 2012: varebil på vei sørover mot Elverum kom over i motgående kjørefelt og kolliderte med en trekkvogn med semitilhenger (tank). Føreren av varebilen omkom, vogntoget som var lastet med bensin og diesel begynte å brenne etter kollisjonen. Fredag 19. oktober 2012: semitrailer fått skrens i en høyrekurve på Fv 115. Bakre del av semitraileren kom over i motgående kjørefelt hvor den kolliderte med en møtende personbil. Føreren og passasjereren i personbilen ble alvorlig skadet.

11. Forslag til tiltak

Ut fra de funn arbeidsgruppen har gjort i forbindelse med analyse av dødsulykkene og straffesaksbehandlingen i trafikksaker, vil vi her peke på enkelte tiltak som arbeidsgruppen mener kan forbedre kvaliteten på straffesaksbehandlingen av alvorlige trafikkulykker.

Enkelte av tiltakene kan iverksettes uten særlig kostnader eller tidsbruk, mens andre vil kreve en nærmere utredning. Tidsbegrensninger har ikke gjort det mulig for arbeidsgruppen å gå nærmere inn på de ulike forslag til tiltak som vi her kommer med. Rapporten vil kunne danne grunnlag for videre arbeid og oppfølging.

11.1 Organisatoriske tiltak

Arbeidsgruppen ser behov for at det utarbeides en nærmere plan for straffesaksbehandlingen i trafikksaker i politidistriktene, og at det utpekes dedikerte tjenestemenn opp mot åstedsarbeid og etterforskning. Det samme gjelder påtalejurister. Arbeidet i tilknytning til alvorlige trafikkulykker er komplisert og krever ofte at ting blir gjort raskt og riktig første gang, særlig i initialfasen. Spesialiseringsbehovet fremstår som nærliggende ut fra de funn arbeidsgruppen har gjort.

For arbeidet på åstedet vil én løsning være å utpeke egne trafikkulykkepatruljer, enten ved at de enkelte politidistrikt utpeker/oppretter slike patruljer, og/eller at UP får i oppdrag å tilby slik kompetanse og slike enheter. Et annet forslag er å etablere en kunnskapsbase som kan veilede generalistene.

Når det gjelder oppfølging av påtalejuristene, har UP med støtte fra Riksadvokaten opprettet et påtalenettverk med én påtalerepresentant fra hvert av politidistriktene. Bakgrunnen var å støtte opp under kompetansebyggingen blant påtalejuristene i forhold til trafikkrett. UP har per i dag kun en veiledningsrolle med der tilhørende svakheter, bl.a. fremstår det som noe tilfeldig hvorvidt rådene etterfølges. Dette medfører en del ulik praksis mellom de forskjellige politidistrikt. UP som særorgan bør kunne tildeles en sterkere faglederrolle.

I forlengelse av ovennevnte bør det vurderes om UP skal overta enkelte av de mest alvorlige sakene, slik ordningen er etablert for Økokrim. Arbeidsgruppen vurderer det uansett slik at behovet for spesialisering på juristnivå gjør at enkeltpersoner utpekes i forhold til alvorlige trafikkulykker, og at disse også er kontaktpersoner opp mot UP.

Riksadvokaten har uttalt at politiet selv skal ha tilstrekkelig kompetanse til å håndtere etterforskning og åstedsarbeid, også med hensyn til veiens beskaffenhet. Undersøkelsen viste at politiets kompetanse er svært varierende. Å kunne utføre en fullverdig åstedsundersøkelse,

f. eks. hastighetsberegninger og skademekanikk, forutsetter tekniske kunnskaper tilhørende andre yrkesgrupper. En mulig løsning er at politiet ansetter slik sivil kompetanse, det være seg i de enkelte politidistrikt og/eller i UP. I sistnevnte tilfelle med en veilednings- eller faglederrolle.

11.2 Praktiske tiltak

11.2.1 Åsted og straksetterforskningen

En 3D skanner med nødvendig programvare vil kunne gi detaljert oversikt over et åsted og muliggjøre en 3D animasjon. Slikt utstyr er hyppig brukt i f.eks. England der de har egne crash investigation team som rykker ut på alvorlige ulykker. Utstyret skanner raskt et åsted. Dette gir bedre kvalitet på polititegningene, og vegen og åstedet kan frigjøres raskere. Oslo politidistrikt og Kripos har anskaffet en slik skanner i fellesskap, og det bør vurderes om slikt utstyr også skal gjøres tilgjengelig i andre politidistrikt.

Et annet forbedringspunkt er å gjøre åstedstegning til et rutinetritt i BL, der man ved innlegging av GPS posisjon eller X og Y koordinater, automatisk får opp et utsnitt fra WEB kart der man kan plassere inn enhetene og sette på kjøreretning og spor. Tegningen bør automatisk bli gitt målestokk.

Analysen viser at dokument 02 (rapport om vegtrafikkuhell – senere endret til anmeldelse av vegtrafikkulykke) ofte er mangelfullt utfylt. Obligatoriske felter vil «tvinge» frem stillingstagende. Videre bør det vurderes å innta ytterligere obligatoriske felter, som f.eks. test rus, syn og mobiltelefonbruk. For så vidt gjelder test av ruspåvirkning, registrerte arbeidsgruppen at det i flere saker ikke fremkommer om dette er vurdert i det hele tatt.

Arbeidsgruppen ser videre behov for at kriminaltekniker er til stede og dokumenterer funn, når det benyttes eksternt sakkyndig bistand. Statens vegvesen har liten kompetanse eller opplæring i bevissikring og dokumentasjon i straffesaker. De har heller ikke opplæring i kriminalteknisk fotografering.

Som det fremkommer ovenfor er det noe tilfeldig, og ikke minst ulik praksis, mht. om det foretas en sakkyndig likundersøkelse. Arbeidsgruppen er av den oppfatning at flere omkomne i trafikken bør obduseres. Gruppen kan vanskelig se at det finnes så mange tilfeller der det ikke er nødvendig med slik undersøkelse, jf. bl.a. påtaleinstruksen §§ 13-1 og 13-2. Trafikkoffers død vil i regelen være voldt ved en straffbar handling. Uansett bør i alminnelighet sakkyndig likundersøkelse skje når dødsårsaken antas å skyldes selvmord og ulykke. Sakkyndig likundersøkelse vil kunne avdekke forløp av vedkommendes død, og avdekke eventuelle sykdommer eller skader som kan ha medvirket.

11.2.2 Etterfølgende arbeid

En åstedstegning vil i utgangspunktet kun vise situasjonen slik den oppfattes på åstedsundersøkelsestidspunktet. Videre etterforskning vil kunne gi ytterligere informasjon av verdi for situasjonsoversikten. Det være seg f.eks. vitners og andre ikke involverte kjøretøys plassering, de involverte kjøretøyenes posisjon forut for ulykken, og mulig bevegelige hinder med videre. Arbeidsgruppen er av den oppfatning at dette bør søkes implementert i en ytterligere åstedstegning før saken kodes ferdig etterforsket.

Analysen viste at tre-ukers fristen i vegtrafikkloven § 33 nr. 3, for å oversende saken til tingretten ved manglende samtykke ved flere anledninger ble oversittet. Selv i så alvorlige saker som her omhandles. Arbeidsgruppen foreslår at det i BL implementeres en bedre varsling til påtalejurist. Det samme gjelder for frister satt av retten, når denne beslutter opprettholdelse av beslag for et bestemt tidsrom.

Vurderingen i forhold til hvorvidt det foreligger «betydelig skade» kan være vanskelig, og er i en del tilfeller ikke undersøkt godt nok. Ofte vil selv ikke legeerklæringer eller epikriser gi tilfredsstillende svar på skadegrad. Arbeidsgruppen mener derfor at det i større grad bør oppnevnes sakkyndige for nærmere utredning av dette spørsmål.

Funn knyttet særlig til eldre førere viser at det er viktig så raskt som mulig å få avklart førers tilregnelighet. Det foreligger flere saker hvor denne problemstillingen reises alt for sent, og hvor saken etter lang tid og mye arbeid må henlegges på grunn av tvil om vedkommendes tilregnelighet på gjerningstidspunktet. Det bør tidlig i saken vurderes om rettspsykiatrisk undersøkelse skal gjennomføres der dette kan tenkes å bli et tema.

I forbindelse med yrkestransport finner vi i forskjellige regelverk et betydelig arbeidsgiver- og oppdragsgiveransvar. SHT forsøker å utrede disse forholdene i sakene de analyserer, men vi har ikke sett at politi og påtalemyndighet har fokus på dette. En ser for seg at den nye straffeloven vil aktualisere vurderingen av medvirkning.

11.3 Kompetanse

Kravet til kompetanse på området er behandlet noe ovenfor under organisatoriske tiltak. I det følgende påpekes enkelte tiltak som kan og bør iverksettes og/eller vurderes nærmere utover organisatoriske tiltak.

Her, som i andre saker kan det lages sjekklister/dreiebok i forhold til hva som bør vurderes/hensyn tas, det være seg på åsted, under etterforskning og ved påtalearbeidet. Arbeidsgruppen foreslår at dette utarbeides og legges på KO:DE.

Det bør videre gjennomgås nærmere hvorvidt utdanningstilbudet ved PHS dekker behovet i forhold til arbeid på åstedet for en trafikkulykke, og videre etterforskning av alvorlige ulykker. PHS har i dag bare ett tilbud om fordypning i trafikk for ca. 25 elever. Tilbudet er bare tilgjengelig for studenter i Oslo. I følge våre kilder ved PHS skal fordypningstilbudet avvikles neste semester. Videre bør alle studenter sikres grunnleggende kunnskaper om åstedsfoto og illustrasjon, og vi ser også med bekymring på at etterforskningsfaget ikke gis tilstrekkelig prioritet. Det er heller ikke etablert et fast videreutdanningstilbud for etterforskning av trafikkulykker. Dette bør utredes nærmere.

Ett område hvor det feiles mye er bruk av avgjørelseskoder. Arbeidsgruppen ser at kompetansen i forhold til vilkår/kriterier for bruk av disse bør høynes, og bør fremgå og presisere nærmere av høyere påtalemyndighet.

Et annet område er håndtering av fornærmede, etterlatte eller skadelidde knyttet til trafikkulykker. Som omtalt i rapporten blir disse i liten grad orientert om sine rettigheter, herunder rett til bistandsadvokat. Arbeidsgruppen foreslår at det utarbeides en brosjyren eller skriv om fornærmedes og etterlattes rettigheter ved trafikkulykker. I forlengelsen av dette bør det implementeres en rutine i BL hvor det i innkallingen av fornærmede til avhør, også orienteres om retten til å la seg bistå av bistandsadvokat. Det bemerkes at forutsetningen er at det er grunn til å tro at vedkommende er påført betydelige skader, jf. straffeprosessloven § 107a første ledd bokstav b. For å lette videre arbeid bør det også inntas et rutinetrinn i forhold til erklæring om fritak fra taushetsplikten i forhold til helsepersonell.

11.4 Sakkyndighet

Politi og påtalemyndigheten bør i større grad være seg bevisst bruk av sakkyndige, og være klar over muligheter og begrensninger i forhold til hva disse kan tilføre straffesaken. I motsetning til psykiatriske og medisinske sakkyndige som sender sine rapporter til en rettsmedisinsk kommisjon (Den rettsmedisinske kommisjon - DRK), finnes det ikke tilsvarende kvalitetssikringsorgan for sakkyndige som uttaler seg på det tekniske området, slik som hendelsesforløp, hastighetsvurderinger, skademekanikk med mer i trafikksaker. Arbeidsgruppen foreslår at det vurderes nærmere behov for tilsvarende kommisjon for sakkyndige benyttet i trafikksaker.

Som det fremkommer under funnutredningen ovenfor (6.2) forholder politi- og påtalemyndigheten seg noe tilfeldig i forhold til mandat til de sakkyndige. Det være seg både om mandat gis i det hele tatt, og kvaliteten på de mandater som gis. Arbeidsgruppen er av den oppfatning at det bør vurderes en nærmere utredning vedrørende behov og eventuell mulighet for å innta standardmandater i BL knyttet til dette.

12. Kilder

12.1 Litteraturliste

- BA (2012, januar 24). BA.no. Hentet fra <http://www.ba.no/nyheter/forerlose-biler-gjor-skade-for-50-millioner-kroner-i-aret/s/1-41-5897175>
- Bjerke, H. K., Keiserud, E., & Sæther, K. E. (2011). Straffeprosessloven. Kommentartutgave 4. utgave. Bind I. Universitetsforlaget.
- Bjercknes, O. T., & Johansen, A. K. (2009). Etterforskningsmetoder - en innføring. Fagbokforlaget.
- Engstrøm, B. (2012). Vegtrafikkloven og trafikreglene. Kommentartutgave 5. utgave. Universitetsforlaget.
- Graver, H. P., Lereim, I., Bjelkemyr-Østvang, K., & Reiss-Andersen, B. (2015). Statens vegvesens deling av informasjon fra ulykkesarbeidet (UAG).
- McHenry Consultants Inc. North Carolina USA. (2010). (ingen tittel) Gransking av 4 rapporter og inn-og utfiler fra Scan-Crash. Landsforeningen for trafikkskadde.
- Myhrer, T.-G. (2015). Kvalitet i etterforskningen. Særlig om påtaleansvarliges rolle og betydning. PHS Forskning.
- Politidirektoratet. (2012). Strategiplan for politiets trafikktjeneste 2012 – 2015.
- Politidirektoratet. (2012b). Merverdiprogrammet: Politiets program for merverdi av kunnskap, ressurser og teknologi.
- Politiets data-og materieltjeneste. (2012). BL versjon 4.15. Temahefte for BL/STRAS-AK.
- Politiets data-og materieltjeneste. (2014). BL versjon 4.19. Temahefte for BL/STRAS-AK.
- Politi høgskolen. (2012). Kompendium om avhørsprosessen B1.
- Riksadvokaten. (1999). Etterforskning. Rundskriv Ra 99-238.
- Riksadvokaten. (2009). Vegtrafikkovertrедelser - standardiserte bøtesatser, beslag av førerkort mv. . Rundskriv 3/2009.
- Riksadvokaten. (2012). Mål og prioriteringer for straffesaksbehandlingen i 2012 – politiet og statsadvokatene. Rundskriv 1/2012.
- Riksadvokaten. (2012b). Krav til straffesaksbehandlingen i politiet og statsadvokatembetene. Rundskriv 2/2012.
- Riksadvokaten. (2014). Dødsulykker i trafikken – midlertidige retningslinjer for bruk av UAG-rapporter.
- Riksadvokaten. (2015). Undersøkelse av rettskraftige dommer om overtredelse av straffeloven § 239 i trafikken.
- Riksadvokatens arbeidsgruppe. (2013). Avhørsmetodikk i politiet.
- SEFO-arbeidsgruppe. (2001). (Ingen tittel) Vurdering av kvaliteten på SEFOs etterforskning.
- Statens vegvesen, Statistisk sentralbyrå, Politidirektoratet. (2012). Rettledning Anmeldelse av veitrafikkulykke .
- Tomasch. (2004). Accident Reconstruction Guidelines.

12.2 Rettspraksis

- Rt. 1928 s.631 .
- Rt. 2003 s 1814.
- Rt. 1969 s.179.
- Rt. 1991 s.1065.
- Rt. 1991 s.828 .
- Rt. 1992 s.430.
- Rt. 2001 s.447 .
- Rt. 2002 s.1556.
- Rt. 2005 s.586.
- Rt. 2007 s.1563.
- Rt. 2008 s.1744.
- Rt. 2009 s.1048 .
- Rt. 2009 s.299.
- Rt. 2009 s.6.
- Rt. 2010 s.633.
- Rt. 2010 s.785.
- Rt. 2012 s.1326.
- Rt. 2013 s.1325.
- LB-2008-184822 .
- LB-2011-108895.
- LB-2013-123617.
- HR-2011-665-U.
- HR-2011-665-U.

12.3 Innstillinger, proposisjoner og NOU

- Innst. O. nr. 72 (2004-2005) Innstilling fra justiskomiteen om lov om straff (straffeloven).
- Innst. O. nr. 73 (2008-2009). Innstilling fra justiskomiteen om lov og endringer i straffeloven 20.mai 2005 nr. 28 mv. (siste delproposisjon - slutføring av spesiell del og tilpasning av annen lovgivning.
- Justis- og politidepartementet. (2012). Prop. 1 S (2011-2012).
- Ot.prp. nr.22 (2008-2009). Om lov om endringer i straffeloven 20.mai 2005 nr. 28 (siste delproposisjon - slutføring av spesiell del og tilpasning av annen lovgivning.

13. Vedlegg



POLITIET

Prosjektmandat

Navn på prosjekt

Analyse av dødsulykker og straffesaksbehandlingen i trafikksaker.

Bakgrunn

Riksadvokaten har i brev av 20. mars og 7. juli 2014, gitt Utrykningspolitiet (UP) i oppdrag å gjennomføre en analyse av etterforskningen i alvorlige trafikkkulykker med utgangspunktet i dødsulykkene.

Analysen skal innrettes mot politiet og påtalemyndighetens oppgaver og ansvar i straffesaksbehandlingen, og herunder bruken av Statens vegvesens UAG-rapporter.

Prosjektets mål

Hovedformål

Bedre trafikksikkerhet og reduksjon i antall drepte og hardt skadde i trafikken gjennom politiet og påtalemyndighetens straffesaksbehandling. Styrke både den individual- og allmennpreventive effekten ved bruk av straff og andre sanksjoner i politiets reaktive innsats.

Formål

Formålet med analysen er å kartlegge kvaliteten ved etterforsknings- og påtalearbeidet i politidistriktene, i den hensikt å avdekke svakheter, definere forbedringsområder og fremme forslag til tiltak. Arbeidsgruppen skal også vurdere UAG-rapportenes hensiktsmessighet for bruk i straffesaksarbeidet.

Undersøkelsen

Etterforskningen i initialfasen

Herunder bl.a.:

- Arbeidet på åstedet
- Rapport om vegtrafikkuhell
- Straksetterforskning som avhør av involverte og vitner mm.
- Forholdet til førerkortbeslag

Tekniske undersøkelser/vegforhold m.v.

Herunder bl.a.:

- Undersøkelse av involverte kjøretøy, ulykker der tunge kjøretøy er involvert skal gis en særlig oppmerksomhet
- Behov for ekstern teknisk sakkyndighet
- Samarbeidet med Statens Havarikommisjon for transport jf kap VII i Vegtrafikkloven
- Samarbeidet med UAG (Statens vegvesen)

Undersøkelser av den tilskadekomne/ omkomne

Herunder bl.a.:

- Behovet for rettsmedisinske undersøkelser
- Bevisopptak rus

Organisatoriske forhold

Herunder bl.a.:

- Prioritering, rutinebeskrivelser for utrykning til ulykkesstedet, etterforskning mm.
- Er saksområdet et spesialområde med forhåndsutplukket personell (etterforskere/påtale)
- Med riktig kompetanse m.m.

Påtalemessig oppfølging

Herunder bl.a.:

- Påtalestyring av etterforskningen
- Saker med positive påtalevedtak
- Saker med negative påtalevedtak
- Saker som antas å være selvvalgte ulykker
- Prinsipper for koding av sak
- Aktorering

Resultater av straffesaksbehandlingen

Herunder bl.a.:

- Straffereaksjoner
- Tap av førerett
- Oppklaringsprosent
- Saksbehandlingstid for saker med positive påtaleavgjørelser
- Evaluering av etterforskning

Saksmaterialet / begrensninger

Arbeidsgruppen skal innhente og undersøke samtlige alvorlige trafikkuulykker i 2012 som resulterte i dødsfølge (154 saker) eller med betydelig personskade, og som er registrert som overtredelser av straffelovens § 238 (42 saker). Når det gjelder saker med dødsfølge skal saker både med positiv og negativ påtaleavgjørelser omfattes. Herunder saker som ennå ikke er rettskraftig avgjort, og saker der ulykken/dødsfølgen antas å være selvvalgt..

Arbeidsgruppen skal videre innhente et sammenlignbart antall saker registrert som overtredelser av vegtrafikklovens § 3 med hardt skadde, i den hensikt å belyse utfordringene som ligger i sondringen og valg av subsumsjon i grensesnittet vegtrafikkloven vs. straffeloven, når det gjelder saker med betydelig personskade.

Organisering

Prosjekteier	Utrykningspolitiet
Sekretariat	Utrykningspolitiet
Arbeidsgruppe	Politiadvokat2 Øystein Skjønborg Oslo politidistrikt (leder) Politiadvokat2 Kristin Bjelkemyr-Østvang (UP) Politioverbetjent Hanne Elise Skrede (UP) Politioverbetjent Harald Klemmetsen Oslo politidistrikt Rådgiver / analytiker: Live Tanum Pasnin (UP)
Styringsgruppe	Statsadvokat Erik Førde Oslo statsadvokatembete Politimester Rune Bård Hansen Vestfold politidistrikt UP-sjef Runar Karlsen (UP)

Fremdriftsplan

Oppstart: 1.september 2014
Arbeidet ferdigstilles: mai 2015

Rammebetingelser

UP besørger innhenting av fysiske saksmapper samt elektronisk tilgang til saksdokumenter i BL, for alle medlemmene av arbeidsgruppen.

Økonomi

UP er økonomisk ansvarlig for prosjektet, og prosjektmedlemmenes ekstrautgifter i forbindelse med utføringen av oppdraget.

Rapportering

Prosjektgruppen rapporterer til prosjekteier.

Uttalelser til media

Prosjekteier forestår alle mediehenvendelser vedrørende prosjektet og prosjektarbeidet.

Vedlegg/referanser

Brev fra Riksadvokaten til Utrykningspolitiet datert 20.mars 2014

Brev fra Riksadvokaten til Utrykningspolitiet datert 7.juli 2014

Stavern, 18. sep. 2014

Runar Karlsen
Sjef for Utrykningspolitiet